KOLEJNY NR 36
DLA SPRAW LOTNICTWA CYWILNEGO.

Opłata pocztowa niszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XX — Warszawa, 5 lipca 1938 r. — Nr 49.

Dziennik niniejszy zawiera przedruki przepisów dawniejszych, dotyczących sygnalizacji lotniczej, bezpieczeństwa i porządku ruchu lotniczego, przeszkód lotniczych oraz sankcyj karnych za naruszenie przepisów lotniczych. *)

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ C.

*) Numer niniejszy nie zawiera przedruków przepisów dawniejszych, dotyczących służby ochrony meteorologicznej i radioelektrycznej bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Przedruki te ukażą się w osobnym numerze Dz. Urz. M. K. dla spraw lotnictwa cywilnego

Rozporządzenie Ministra Komunikacji
z dnia 26 listopada 1928 r.

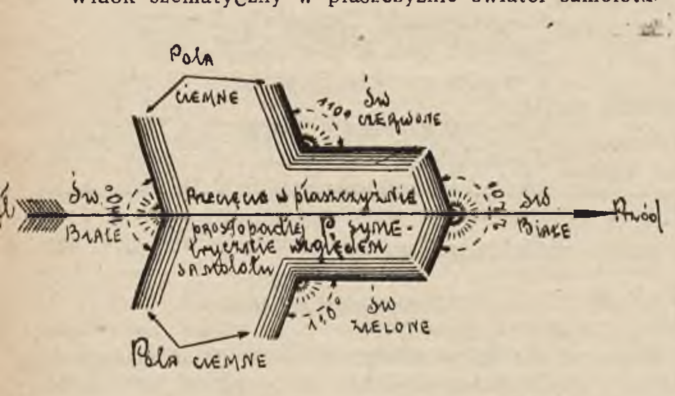
wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych oraz Przemysłu i Handlu o sygnalizacji lotniczej i o lotniczych znakach naziemnych. [1])

Na podstawie art. 36 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczem (Dz. U. R. P. Nr 31, poz. 294) [2]) zarządza się co następuje:

I. Stałe sygnały optyczne na statkach powietrznych.

§ 1. Wyraz „widzialny", stosowany w rozporządzeniu niniejszem do świateł, oznacza światło, które można widzieć w noc ciemną i przy przezroczystem powietrzu.

Widok szematyczny w płaszczyźnie świateł samolotu.



Kąty widzialności wskazywane w rozporządzeniu niniejszem, a przedstawione na poniższym schemacie, odnoszą się do statku powietrznego w normalnem położeniu lotu prostolinijnego i poziomego.

§ 2. Przepisy o światłach obowiązują bez względu na stan atmosferyczny od zachodu do wschodu słońca; przez cały ten czas nie wolno używać oprócz świateł, wymienionych w niniejszem rozporządzeniu, żadnych innych świateł, któreby mogły być uważane jako światła sygnałowe, przepisane dla żeglugi powietrznej; te ostatnie światła nie powinny być oślepiające. [3])

§ 3. Samolot zarówno w locie, jak i przy poruszaniu się własnemi środkami na ziemi lub na wodzie powinien być zaopatrzony w następujące światła:

a) Na przodzie światło białe, widzialne pod kątem 220°, symetryczne względem pionowej płaszczyzny symetrii samolotu. Światło to powinno być widzialne na odległość co najmniej 8 km.

b) Z prawej strony — światło zielone, z lewej strony — światło czerwone. Światła te mają być tak umieszczone, aby każde z nich rzucało bez przerwy promienie ku przodowi, między dwoma płaszczyznami pionowemi, tworzącemi

---

I. Do przedruku rozporządzenia Dz. U. R. P. z 1929 r. nr 1 poz. 9.

[1]) Zasadnicze przepisy ustawowe p. art. 24—26, art. 28, art. 31—33 oraz art. 36 ust. (2) i art. 37 prawa lotniczego (Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 69 poz. 437, przedruk Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 34 poz. 182); sankcje karne za naruszenie przepisów komentowanego rozporządzenia p. art. 70 i 73 tegoż prawa.

[2]) Obecnie Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 69 poz. 437.

[3]) Według obowiązującego obecnie w ruchu lotniczym międzynarodowym tekstu francuskiego zał. D do Konwencji Lotniczej Paryskiej z 1919 r. przepis komentowany jest uzupełniony, jak następuje: jeżeli na skutek trudności w fabrykowaniu lamp lotniczych odpowiadających całkowicie warunkom specjalnym, określonym w dziale I komentowanego rozporządzenia, okaże się nieuniknionym pewne skrzyżowanie świateł sektorowych powinno być ono sprowadzone do minimum, w każdym bądź razie nie powinien istnieć żaden sektor bez widocznego światła.

kąt 110^0, z których jedna będzie równoległa do płaszczyzny pionowej, przechodzącej przez oś podłużną statku. Każde z tych świateł powinno być widzialne na odległość co najmniej 5 km. Światło zielone jednak nie ma być widoczne z lewej strony ani światło czerwone z prawej strony samolotu.

c) W tyle samolotu możliwie najdalej białe światło, zwrócone ku tyłowi i widzialne na odległość co najmniej pięciu klometrów pomiędzy bokami kąta 140^0, dzielącego się na dwie równe części przez pionową płaszczyznę symetrii samolotu.

d) Gdyby w celu wykonania postanowień niniejszego paragrafu światła pojedyńcze należało zastąpić kilkoma światłami pole widzenia każdego z tych świateł winno być ograniczone w ten sposób, żeby było widoczne tylko jedno światło. [4])

§ 4. Przepisy, odnoszące się do świateł na samolotach stosuje się do sterowców z następującemi zmianami:

a) ilość świateł powinna być zdwojona z przodu i w tyle na linii pionowej, z boków poziomo na linii równoległej do osi sterowca;

b) każda para świateł powinna być widoczna jednocześnie.

Odległość między dwoma światłami każdej pary powinna wynosić nie mniej, niż 2 metry. [5])

§ 5. Sterowiec holowany powinien być zaopatrzony w światła, wskazane w § 4, i oprócz tego w światła wskazane w § 7 dla sterowców unieruchomionych. [6])

§ 6. Statek powietrzny, unoszący się bezwładnie na powierzchni wody, to jest nie będący zdolnym do poruszania się według przepisów obowiązujących dla uniknięcia niebezpieczeństwa zderzenia na morzu, powinien być zaopatrzony w światła przednie i tylne, przewidziane w §§ 3 i 4 tego rozporządzenia oraz w dwa czerwone światła, umieszczone jedno nad drugiem, w odległości co najmniej 2 m w ten sposób, aby były widzialne we wszystkich kierunkach na odległość co najmniej 3 km.

Jeżeli jednakże statek taki porusza się przy pomocy zewnętrznych, niezależnych od niego środków lokomocji, powinien on być zaopatrzony w światła boczne. [7])

§ 7. Sterowiec, który z jakiejkolwiek przyczyny unosi się bezwładnie (w powietrzu) lub na którym silniki zostały wstrzymane rozmyślnie, powinien oprócz świateł, wymienionych w § 4, ukazywać w sposób bardzo widoczny dwa czerwone światła, umieszczone jedno nad drugiem w odległości co najmniej 2 m i widzialne we wszystkich kierunkach na odległość co najmniej 3 km. W dzień sterowiec holowany, którym z jakiejkolwiek przyczyny kierować nie można, powinien ukazywać w sposób bardzo widoczny dwie kule lub przedmioty czarne o średnicy 60 cm, umieszczone jeden nad drugim w odległości co najmniej 2 m.

Sterowiec, będący na uwięzi lub w ruchu, z motorami rozmyślnie zatrzymanemi, powinien w dzień ukazywać w sposób bardzo widoczny kulę lub czarny przedmiot, mający 60 cm średnicy i ma być uważany przez inne statki powietrzne za bezwładny. [8])

---

[4]) Według obowiązującego tekstu francuskiego zał. D do Konwencji Lotniczej Paryskiej z 1919 r., samolot lecący w powietrzu lub znajdujący się na lotnisku (lądowym) nie jest obowiązany do palenia światła przedniego; obowiązuje to dopiero przy poruszaniu się na wodzie przy pomocy własnych silników. Światła boczne powinny być widzialne na odległość 8-miu kilometrów, światła zaś przednie i tylne na odległość co najmniej 5 kilometrów. W przypadku, gdy szerokość samolotu wynosi ponad 20 metrów, światła przepisane mogą składać się z jednej lub kilku lamp, umieszczonych centralnie, byleby zostały spełnione warunki co do koloru i widoczności. We wszystkich przypadkach, gdy zgodnie z przepisami komentowanego rozporządzenia samoloty powinny posiadać światła nawigacyjne, **szybowce** powinny posiadać światło czerwone widzialne możliwie we wszystkich kierunkach.

[5]) Według wspomnianego wyżej tekstu francuskiego zał. D sterowiec w czasie lotu powinien posiadać wszystkie cztery światła nawigacyjne, przy czym przepis lit. d) § 3 komentowanego rozporządzenia ma również zastosowanie do sterowców.

[6]) p. komentarz do § 7.

[7]) Według obowiązującego tekstu francuskiego zał. D samolot holowany na wodzie powinien posiadać takie same światła nawigacyjne, jak w czasie lotu (p. komentarz 4 wyżej). Jeżeli samolot znajduje się bezwładny na powierzchni wody, tj. nie jest zdolny do poruszania się przy pomocy własnych silników, powinien on posiadać dwa czerwone światła umieszczone w odległości 1 m pionowo jedno nad drugim, w ten sposób, aby były widzialne możliwie we wszystkich kierunkach na odległość co najmniej 3 km, przy czym:

a) jeżeli samolot taki porusza się na wodzie przy pomocy zewnętrznych, niezależnych od niego przyczyn — powinien on posiadać takie światła nawigacyjne, jak samolot holowany,

b) jeżeli zaś nie porusza się, powinien posiadać światło nawigacyjne tylne.

Samolot holujący na powierzchni wody inny samolot, powinien oprócz świateł nawigacyjnych bocznych i tylnego posiadać również na przodzie dwa światła białe, umieszczone pionowo jedno nad drugim w odległości 1,80 m w ten sposób, aby były widzialne możliwie we wszystkich kierunkach na odległość co najmniej 5 km pod kątem 220^0 symetrycznym względem pionowej płaszczyzny symetrii samolotu.

[8]) Według obowiązującego tekstu francuskiego zał. D przepis paragrafu komentowanego dotyczy również sterowców holowanych, przy czym we wszystkich w tym paragrafie wymienionych przypadkach sterowiec powinien posiadać tylko światło przednie i tylne oraz dwa światła czerwone umieszczone pionowo w odległości czterech metrów jedno nad drugim, w ten sposób, by światło wyższe znajdowało się w odległości 8 metrów od łodzi sterowca oraz by obydwa światła były widzialne możliwie we wszystkich kierunkach na odległość co najmniej 4 km. Jeżeli sterowiec nadto porusza się, powinien on posiadać światła boczne.

Sterowiec taki w dzień powinien ukazywać dwa przedmioty czarne (lub dwie kule) o średnicy co najmniej 60 cm, umieszczone pionowo w odległości 4 m jeden nad drugim, w ten sposób, by wyższy znajdował się w odległości co najmniej 8 metrów pod łodzią sterowca oraz by przedmioty te były możliwie widzialne we wszystkich kierunkach. W razie potrzeby sygnały te mogą być podwojone.

§ 8. Balon wolny powinien być zaopatrzony w jaskrawe białe światło, umieszczone poniżej łodzi w odległości co najmniej 5 m widzialne we wszystkich kierunkach z odległości co najmniej trzech kilometrów. [9])

§ 9. Balon na uwięzi powinien posiadać zamiast białego światła wymienionego w § 8 na jego miejscu trzy światła, umieszczone pionowo w odległości co najmniej 4 m jedno od drugiego, koloru następującego: światło w środku powinno być białe, dwa pozostałe czerwone; wszystkie trzy światła powinny być widzialne we wszystkich kierunkach z odległości co najmniej 3-ch km.

Ponadto na linie powinny być umieszczone w odległości co 300 metrów, począwsyz od łodzi, światła po trzy w grupie z zachowaniem przepisu ust. 1 tego paragrafu o rozmieszczeniu świateł w każdej grupie. Przedmiot, do którego balon jest przymocowany na ziemi, powinien być również zaopatrzony w grupę podobnych świateł, wskazujących położenie tego przedmiotu.

W dzień lina zamiast świateł wyżej wymienionych, powinna być zaopatrzona w rozmieszczone w odległości co 100 metrów począwszy od łodzi rękawy kierunkowe, o średnicy co najmniej 0,20 m i długości 2 m z materii w pasy na przemian białe i czerwone szerokości 0,50 m. [10])

§ 10. Sterowiec, uwiązany przy samej ziemi, powinien posiadać przednie i tylne światła, wskazane w § 4.

Jeśli sterowiec jest uwiązany daleko od ziemi, lina i przedmiot, do którego jest przytwierdzony, powinny być czy to we dnie, czy w nocy oznaczone w sposób wskazany w § 9.

Przepisów tych nie stosuje się do kotwic żeglarskich albo pływaków, używanych przez sterowce do zatrzymywania się na morzu. [11])

§ 11. Samolot, zatrzymujący się na ziemi lub na wodzie, o ile nie zarzuci kotwicy lub nie zostanie uwiązany, powinien być zaopatrzony w światła, wskazane w § 3. [12])

§ 12. Dla uniknięcia zderzeń ze statkami wodnemi:

a) Samolot długości poniżej 50 m, na kotwicy lub uwiązany na wodzie, powinien być zaopatrzony z przodu w najwidoczniejszem miejscu w białe światła widziane zewsząd z odległości conajmniej 2 km.

b) Samolot długości 50 m lub większej, na kotwicy, lub uwiązany na wodzie, powinien mieć jedno światło z przodu, wyżej w punkcie a) wskazane, i drugie z tyłu lub blisko tyłu co najmniej o 5 m poniżej przedniego światła.

Przez „długość" samolotu rozumie się całkowitą odległość między jego dwoma końcami.

c) Samolot, mający 50 m rozpiętości lub więcej, stojący na kotwicy lub uwiązany na wodzie, powinien posiadać oprócz świateł, wskazanych w punkcie a) wzgl. w punkcie b) ponadto na każdym końcu dolnego skrzydła światło umieszczone w sposób wskazany w punkcie a) niniejszego paragrafu.

---

[9]) Według tekstu francuskiego zał. D balon wolny powinien posiadać światło czerwone, umieszczone w odległości nie mniej od 5 m i nie więcej, niż 10 m pod łodzią i widzialne możliwie we wszystkich kierunkach na odległość co najmniej 4 km.

[10]) Według omawianego tekstu francuskiego zał. D balon na uwięzi lub latawiec, jeżeli unosi się na wysokości powyżej 60 m nad powierzchnią lądu, lub na jakiejkolwiek wysokości w obrębie 5 km od lotniska lub od wyznaczonego szlaku powietrznego powinien mieć światło białe, umieszczone pionowo w odległości cztrech metrów nad światłem czerwonym. Światła te powinny być możliwie widzialne we wszystkich kierunkach na odległość co najmniej 4 km. Światło białe powinno być umieszczone co najmniej w odległości 5 m, a co najwyżej 10 m od łodzi balonu, a w braku łodzi pod częścią zewnętrzną balonu. Ponadto na linie powinny być umieszczone w odległości co 300 metrów, począwszy od wspomnianej wyżej grupy świateł nawigacyjnych, grupy świateł, składające się z dwóch świateł białych i jednego czerwonego. Jeżeli grupa świateł wyższych zostałaby zakryta przez chmury, powinna być umieszczona dodatkowa grupa świateł tuż pod chmurami. Położenie przedmiotu, do którego jest przymocowana lina powinno być oznaczone grupą trzech świateł migających, umieszczonych poziomo w wierzchołkach trójkąta równobocznego o wymiarze boków co najmniej 25 m; bok tego trójkąta prostopadły do rzutu poziomego liny, powinien być oznaczony dwoma światłami czerwonymi; trzecie światło zielone powinno być umieszczone w kierunku przeciwnym do kierunku liny.

W dzień lina podtrzymująca balon na uwięzi powinna być zaopatrzona w odstępach co 200 m, począwszy od łodzi, lub gdy nie ma łodzi — od części zewnętrznej balonu, w rękawy kierunkowe o średnicy co najmniej 40 cm i długości 2 m, z materii w pasy naprzemian białe i czerwone o szerokości 50 cm. Analogicznie powinna być sygnalizowana w dzień lina utrzymująca latawce z tą tylko różnicą, że zamiast rękawów kierunkowych mogą być umieszczone na niej co 100 m chorągiewki o długości co najmniej 80 cm i szerokości w najszerszym miejscu co najmniej 30 cm z mocnego papieru w pasy naprzemian białe i czerwone o szerokości 10 cm.

Wyjątkowo balony na uwięzi i latawce używane do obserwacyj i pomiarów meteorologicznych, a nie posiadające dostatecznej mocy nośnej do udźwignięcia przepisanych wyżej sygnałów, mogą unosić się bez tych sygnałów, lecz jedynie w rejonach podanych uprzednio do wiadomości personelu latającego. W każdym bądź razie położenie przedmiotu, do którego jest przymocowana lina, utrzymująca balon lub latawiec, powinno być zawsze sygnalizowane w sposób podany wyżej.

[11]) Według obowiązującego tekstu francuskiego zał. D sterowiec przymocowany do masztu powinien posiadać w tyle białe światło widzialne możliwie we wszystkich kierunkach na odległość co najmniej 5 km. Sterowiec przymocowany na linie do ziemi lub do przedmiotów na wodzie powinien posiadać światła przednie i tylne, a oprócz tego, takie światła, jak balon na uwięzi (p. komentarz 10 wyżej). Sterowiec w trakcie przymocowywania, mimo, iż unosi się bezwładnie, powinien posiadać światła, jak sterowiec w ruchu, do chwili definitywnego przymocowania.

[12]) Patrz komentarze 4) i 7) wyżej.

Przez „rozpiętość" samolotu rozumie się jego największą szerokość. [13])

§ 13. Jeśli w nocy jedno z wymienionych w §§ 3, 4, 8 i 9 świateł zgaśnie, statek powietrzny powinien natychmiast lądować, skoro tylko będzie mógł to uczynić bez narażenia się na niebezpieczeństwo. [14])

§ 14. Postanowienia §§ 3 — 13 nie wykluczają stosowania przepisów specjalnych, wydanych przez władze wojskowe o używaniu świateł dodatkowych na statkach powietrznych wojskowych pojedyńczych lub latających w grupach.

Również postanowienia te nie stoją na przeszkodzie używaniu przez właścicieli statków powietrznych prywatnych specjalnych sygnałów rozpoznawczych, jednakże sygnały takie mogą być używane na zasadzie specjalnego zezwolenia udzielonego przez Ministerstwo Komunikacji i muszą być wpisane do rejestru statków powietrznych i do ksiąg pokładowych.

II. Sygnały optyczne na lotniskach. [15])

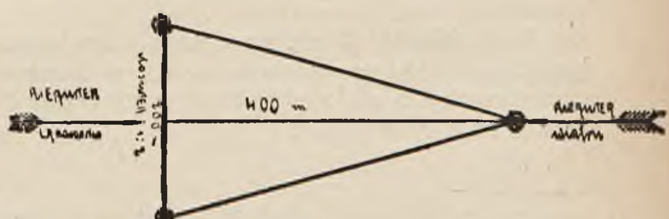
§ 15. Na lotniskach, otwartych w nocy, mają zastosowanie następujące sygnały świetlne: [16])

Granice lotniska powinny być oznaczone zapomocą lamp czerwonych, rozstawionych w odległościach od 50 do 100 mtr. między sobą. Lampy te, w szczególności w sferze wolnych przelotów winny być umieszczone w ten sposób, by nie stwarzać w tych miejscach swoją konstrukcją przeszkód dla lądowania, [17])

Kierunek lądowania powinien być wskazany zapomocą oświetlonego białem światłem sygnału na ziemi w kształcie litery T lub też, w braku odpowiednich urządzeń świetlnych, przez trzy światła lub rozpalone ogniska, rozmieszczone w formie trójkąta równoramiennego, którego podstawa winna wynosić 200 m, a wysokość 400 m.

Ognisko (światło) wierzchołkowe trójkąta winno być zwrócone ku wiatrowi. Lądujący statek powietrzny powinien kierować się wzdłuż linii środkowej, idącej od podstawy trójkąta ku jego wierzchołkowi.

Linia, łącząca dwa ogniska (światła) u podstawy jest linią, w której samolot powinien starać się dotknąć kołami ziemi, ognisko (światło) zaś wierzchołkowe oznacza granicę, której lądującemu statkowi niewolno przekroczyć.



W portach lotniczych wodnych czerwone lampy oznaczające granice wodowiska, powinny być umieszczone na pływakach.

Zawiadowca portu winien posiadać w swojem rozporządzeniu dostateczną ilość przenośnych lamp czerwonych dla ograniczania na lotnisku miejsc, które z tych czy innych przyczyn nie nadają się do lądowania.

Samo miejsce lądowania winno być oświetlone specjalnemi nieoślepiającemi lotnika re-

---

[13]) Według tekstu francuskiego zał. D każdy samolot zakotwiczony lub przymocowany do przedmiotów na powierzchni wody powinien posiadać światła następujące:

a) w każdym przypadku w środku, na przodzie lub w miejscu gdzie to będzie najlepiej widoczne, światło białe widzialne we wszystkich kierunkach na odległość co najmniej 2 km,

b) jeżeli samolot ma długość 45 m lub większą, oprócz światła na przodzie analogiczne białe światło w tyle, umieszczone poniżej światła przedniego,

c) jeżeli samolot ma szerokość 45 m lub większą — oprócz wspomnianych wyżej świateł — również światła białe boczne, umieszczone w sposób uwidaczniający tę szerokość i widzialne również we wszystkich kierunkach na odległość co najmniej 2 km.

[14]) Według tekstu francuskiego zał. D statek powietrzny obowiązany jest do lądowania jedynie wtedy, gdy nie możliwym jest niezwłoczne ponowne zapalenie świateł nawigacyjnych podczas lotu.

[15]) Według postanowień tekstu francuskiego zał. D rozmieszczenie sygnałów optycznych na lotniskach powinno być uwidaczniane w planach i opisach lotnisk, podawanych do wiadomości personelu latającego. W przypadku, gdy część lotniska stanie się niezdatną do użytku, część ta powinna być odgraniczona zapomocą wyraźnie widzialnych z powietrza znaków lub chorągiewek oraz oznaczona jedną lub kilkoma dobrze widzialnymi literami X o odpowiednich wymiarach (patrz komentarz 26 niżej).

[16]) Tekst francuski zał. D przewiduje również możność instalowania na lotnisku latarni lotniczej, ułatwiającej orientację w wyszukaniu położenia lotniska.

[17]) Według tekstu francuskiego zał. D granice pola wzlotów i lądowań powinny być oznaczone za pomocą stałych świateł koloru żółto-pomarańczowego, rozmieszczonych w odległościach co 100 metrów, jednakże:

a) jeżeli na obwodzie pola wzlotów znajdują się przeszkody, światła służące do oznaczania tych przeszkód mogą służyć równocześnie jako światła graniczne,

b) jeżeli światła graniczne mają formę pasów świetlnych powinny one być czerwone,

c) jeżeli warunki lokalne pozwalają na użycie jako świateł granicznych wyłącznie lamp gazowych, światła te mogąbyć przerywane,

d) jeżeli cały obwód pola wzlotów nie może być oświetlony, należy oświetlić punkty krańcowe stałymi światłami żółto-pomarańczowymi, tak by wskazywały one wyraźnie obszar, na którym są możliwe start i lądowanie bez narażania się na niebezpieczeństwo.

flektorami, bądź też posiadać urządzenie t. zw. linii świetlnej. [18])

§ 16. Wszelkie przedmioty, stojące w odległości do 1 km od krańców lotniska i wyższe niż 20 m powinny być w porze nocnej zaopatrzone w światła czerwone, wyraźnie widoczne, umieszczone na najwyższych punktach tych przedmiotów. [19])

O ile niektóre z tych przedmiotów stwarzają specjalne niebezpieczeństwo dla ruchu lotniczego, winny one poza światłami czerwonemi otrzymać światła białe, służące do oświetlenia tych przeszkód i skierowane w ten sposób, by w żadnym wypadku nie oślepić lotnika.

Sprawa znakowania linii elektrycznych przebiegających w pobliżu lotnisk wogóle, w szczególności zaś lotnisk przeznaczonych do nocnych lotów, będzie ujęta w specjalnych przepisach wykonawczych, dotyczących istniejących i budowanych linij elektrycznych w pobliżu lotnisk i stałych dróg powietrzych.

III. Inne sygnały.

§ 17. Każdy statek powietrzy obowiązany jest przed odlotem zaopatrzyć się w 5 rakiet czerwonych i 5 zielonych, oraz w przyrząd do wyrzucania tych rakiet.

Pozatem każdy statek w miarę możności powinien być wyekwipowany w takie urządzenia sygnałowe, któreby umożliwiały nadawanie wszystkich sygnałów, przewidzianych w niniejszym rozdziale.

§ 18. Statek powietrzny, zamierzający lądować nocą na lotnisku, posiadającem personel służbowy, powinien przed rozpoczęciem lądowania nadawać przerywane sygnały.

Sygnały te mogą być nadawane zapomocą latarń lub reflektorów, niewchodzących jednak w układ świateł przewidzianych w §§ 3 i 4 niniejszego rozporządzenia albo też zapomocą przyrządów dźwiękowych.

W obydwu wypadkach statek powietrzny może posługiwać się międzynarodowym kluczem Morse'a, nadając swój sygnał wywoławczy.

Sygnał wywoławczy, używany w tych wypadkach, składa się z litery, stanowiącej znak przynależności państwowej statku i ostatniej litery znaku rejestracyjnego.

Zezwolenie na lądowanie powinno być dane z lotniska przez powtórzenie tego samego sygnału wywoławczego nadanego światłem koloru zielonego, po którym winien nastąpić szereg przerywanych sygnałów świetlnych tego samego koloru. [20])

§ 19. Rakieta czerwona lub światło czerwone na ziemi oznacza, że statkowi powietrznemu lądować nie wolno. [21])

§ 20. Statek powietrzny, zmuszony nagle lądować nocą, powinien przed rozpoczęciem lą-

---

[18]) Według tekstu francuskiego zał. D w braku reflektorów miejsce lądowania może być oświetlone według jednego z następujących sposobów:

a) na ziemi powinna być umieszczona linia świateł odległych jedno od drugiego o 50 m; część centralna tej linii składa się z sześciu świateł białych, wskazujących, że lądowanie powinno odbyć się w części przyległej pola wzlotów z jednej lub drugiej strony linii; na jednej z części krańcowych tej linii powinny być umieszczone co najmniej dwa światła zielone, na drugiej zaś co najmniej dwa światła czerwone dla wskazania, że lądowanie powinno się odbyć od świateł zielonych w kierunku do świateł czerwonych,

b) światła powinny być rozmieszczone na ziemi w kształcie litery „T", której trzon powinien składać się co najmniej z czterech świateł na odległości 250 metrów. Światło u podstawy trzonu wskazuje miejsce, gdzie samolot powinien starać się dotknąć ziemi, kreska poprzeczna wskazuje miejsce, gdzie samolot powinien zatrzymać się. Lądowania mogą być wykonywane po obydwu stronach trzonu, lecz zawsze w kierunku do niego równoległym; w przypadku gdy w jednej z przyległych do trzonu części powstaną przeszkody do lądowania, powinno być usunięte światło poprzeczne w tej części, a lądowanie powinno się odbywać po stronie przeciwległej.

Przy używaniu obydwu wskazanych wyżej systemów może nie być stosowany oświetlony sygnał lądowania „T".

Części lotniska najbardziej dogodne do lądowania mogą być oznaczane światłami zielonymi.

[19]) Według obowiązującego tekstu francuskiego zał. D powinny być również oświetlone wyraźnie światłami czerwonymi wszelkie przeszkody na samym lotnisku oraz w bezpośrednim jego sąsiedztwie do odległości 1 km, bez określenia ich wysokości minimalnej. Jeżeli niemożliwym jest oświetlenie wszystkich przeszkód światłami stałymi, rzut poziomy tych przeszkód i ich środek powinny być wyraźnie oznaczone, o ile to jest możliwe zapomocą czerwonych świateł błyskających lub zapomocą świateł migających zsynchronizowanych, umieszczonych na powierzchni lub w pobliżu ziemi.

[20]) Według obowiązującego tekstu francuskiego zał. D zamiar lądowania może być nadawany również zapomocą radiotelegrafii lub radiotelefonii i nie przewiduje się obecnie nadawania zamiaru lądowania zapomocą sygnałów dźwiękowych.

Sygnał optyczny ze statku powietrznego nadawany według międzynarodowego kodu Morse'a powinien składać się z trzech ostatnich liter znaku rejestracyjnego i powinien być powtarzany tak długo, jak to będzie konieczne.

Odpowiedź z ziemi powinna być również nadana zapomocą radiotelegrafii lub radiotelefonii albo też zapomocą sygnału optycznego, z tym, że na sygnał optyczny ze statku powietrznego należy zawsze odpowiadać sygnałem optycznym z lotniska.

Sygnał optyczny z lotniska polegający na powtórzeniu sygnału ze statku powietrznego, powinien być nadany zapomocą świateł sygnalizacyjnych lotniska.

Światła te powinny się składać bądź z grupy świateł umieszczonych w płaszczyźnie poziomej w wierzchołkach trójkąta równobocznego o wymiarze boku 3 m, bądź też z wiązki promieni świetlnych skierowanych na statek powietrzny, przy czym zielone światła oznaczają zezwolenie lądowania, a czerwone zakaz.

[21]) Według obowiązującego tekstu francuskiego zał. D na każdym lotnisku rakieta czerwona wystrzelona z ziemi lub światło pirotechniczne czerwone na ziemi oznaczają zarówno w dzień, jak i w nocy, że niezależnie od uprzedniego zezwolenia statki powietrzne w locie nie powinny chwilowo lądować, a samoloty kołujące powinny zaprzestać niezwłocznie kołowania.

Na lotniskach posiadających wspomniane w komentarzu poprzednim urządzenie sygnalizacyjne trójkątne, nadanie świateł czerwonych przerywanych oznacza zarówno we dnie, jak i w nocy, że niezależnie od uprzedniego zezwolenia, wszystkim statkom powietrznym nad lotniskiem zakazuje się chwilowo lądować.

dowania rzucić zapomocą swych świateł nawigacyjnych szereg krótkich i przerywanych sygnałów świetlnych. [22])

§ 21. Celem wydania statkowi powietrznemu rozkazu lądowania używać należy następujących sygnałów:

a) w dzień, trzy rzucone co 10 sekund pociski, których wybuchy wytworzą każdy obłok dymu czarnego lub żółtego; [23])

b) w nocy, trzy rzucone co 10 sekund pociski, których wybuchy wytworzą światła lub gwiazdy czerwone. [24])

Oprócz tego, celem zapobieżenia lądowaniu innego statku powietrznego poza upatrzonym, należy skierować na niego zapomocą reflektora przerywany snop światła białego. [25])

§ 22. Biały krzyż (na śniegu czarny), wyłożony na środku strefy lądowań, oznacza, że lądowanie jest wzbronione. [26])

§ 23. Jeżeli statek powietrzny, znajdujący się w niebezpieczeństwie, żąda ratunku, powinien stosować w tym celu razem lub oddzielnie niżej wymienione sygnały alarmowe:

a) sygnał międzynarodowy S. O. S., dawany zapomocą aparatów optycznych lub radiotechnicznych;

b) sygnał alarmowy, dawany zapomocą chorągiewek N. C. klucza międzynarodowego;

c) sygnał dystansowy, utworzony z kwadratowej chorągiewki z kulą lub czemś podobnem bądź nad nią bądź pod nią;

d) nieustanny dźwięk, wydawany zapomocą jakiegokolwiek przyrządu dźwiękowego;

e) sygnał składający się z szeregu wypuszczonych w krótkich odstępach czasu białych rakiet Very. [27])

---

[22]) Według obowiązującego tekstu francuskiego zał. D przepis ten został połączony z przepisem o nadawaniu sygnału nagłości (p. komentarz 28) niżej).

[23]) Tekst francuski zał. D nie przewiduje obecnie rzucania pocisków, których obłoki wytwarzają dym żółty.

[24]) Tekst francuski zał. D przewiduje obecnie rzucanie pocisków, wytwarzających w nocy światła lub gwiazdy białe.

[25]) Według obowiązującego tekstu francuskiego zał. D obydwa wspomniane w komentarzach 23) i 24) sygnały powinny być nadawane jedynie wtedy, gdy nakazu lądowania nie można wydać w drodze radiokomunikacyjnej.

[26]) Obowiązujący tekst francuski zał. D sygnału tego nie przewiduje, natomiast przewiduje on inne sygnały, a mianowicie:

Jeżeli lotnisko jest podzielone wyjątkowo na dwie równe strefy dla odlotów i lądowań, powinna być wyłożona na tym lotnisku pełna pięcioramienna gwiazda (utworzona w kształcie pięcioboku wpisanego w koło o średnicy co najmniej 15 m).

Jeżeli na danym lotnisku obowiązują czasowo przepisy bezpieczeństwa ruchu lokalne, lub odchylenia całkowite albo częściowe od przepisów normalnych bezpieczeństwa ruchu na lotniskach, powinno to być sygnalizowane nadlatującym statkom powietrznym zapomocą wyłożonej poziomo płachty kwadratowej czerwonej, o boku wynoszącym co najmniej 3 m.

Jeżeli we wspomnianym wyżej przypadku obowiązuje na danym lotnisku w czasie odlotów, lotów nad lotniskiem do wys. 700 m i lądowań dokonywanie wiraży w prawo, powinno być to sygnalizowane zapomocą sygnału składającego się z czerwonej płachty kwadratowej, wspomnianej w ustępie poprzednim oraz z równoległych do niej z lewej i górnej strony czerwonych prostokątów, z których górny powinien być zakończony czerwoną strzałą, skierowaną w prawo; szerokość prostokątów powinna wynosić co najmniej 1 metr, odległość zaś od krawędzi płachty również co najmniej 1 metr; strzałę stanowi trójkąt równoboczny o wymiarze 2,5 m.

Jeżeli jednak zawieszenie stosowania przepisów normalnych ogranicza się tylko do dokonywania wiraży w prawo, wykładanie płachty kwadratowej czerwonej nie powinno mieć miejsca, a należy ograniczyć się jedynie do wyłożenia prostopadłych do siebie prostokątów czerwonych, zakończonych strzałą po prawej stronie prostokąta górnego.

Jeżeli okoliczności specjalne zmuszają do wydania zakazu lądowania, który ma trwać czas dłuższy, wykłada się poziomo czerwoną płachtę kwadratową o bokach co najmniej 3 m, której przekątne stanowią pasy żółte o szerokości co najmniej 50 cm, tworząc w ten sposób żółtą literę „X" na czerwonym tle.

Jeżeli zły stan pola wzlotów lub inna przyczyna wymagają zachowania pewnych ostrożności przy lądowaniu, wykłada się analogiczną płachtę z jednym pasem przekątnym żółtym o wymiarach jak wyżej.

Jeżeli na lotnisku stosowane jest prowadzenie statku powietrznego do lądowania za pomocą urządzeń radioelektrycznych, sygnalizuje się to za pomocą wywieszenia na maszcie równobocznej piramidy trójkątnej koloru żółtego, o wymiarze boku co najmniej 2 m.

Używanie dwóch ostatnich, podanych wyżej sygnałów, nie jest obowiązkowe.

Sygnały opisane wyżej powinny być umieszczone, o ile to jest możliwe, w części lotniska, wybranej specjalnie jako miejsce do wykładania sygnałów; powyższe nie dotyczy sygnału „T", który powinien być umieszczony w innej części lotniska.

W czasie złej widzialności do nadawania sygnałów dziennych, powinny być używane, o ile to jest możliwe i potrzebne, urządzenia sygnałowe świetlne nocne.

[27]) Według obowiązującego tekstu francuskiego zał. D sygnały, o których mowa w niniejszym komentarzu i komentarzu następnym (28) mogą być nadawane jedynie na polecenie dowódcy statku lub osoby odpowiedzialnej za statek powietrzny.

Jeżeli sygnały te są nadawane zapomocą radiotelegrafii lub radiotelefonii grupa znaków sygnałowych lub wyrazów powinna być nadana trzykrotnie, po czym powinna być nadana grupa zników „DE" oraz trzykrotnie znak wywoławczy statku powietrznego, który nadaje sygnały. W przypadku nadawania sygnałów bezpieczeństwa powinna być używana częstotliwość fali ustalona dla sygnałów niebezpieczeństwa.

Statek powietrzny w niebezpieczeństwie, który żąda natychmiastowej pomocy, powinien stosować razem lub oddzielnie przed nadaniem meldunku następujące sygnały niebezpieczeństwa (alarmowe):

1) **w radiotelegrafii** sygnał SOS (. . . - - - . . .), przy czym w przypadku, gdy sygnał ten będzie nadawany za pomocą radiotelegrafii na fali 500 kc/s (600 m) i ma być odebrany przez stacje automatyczne morskie, powinien być po nim nadany sygnał alarmowy automatyczny, składający się z serii dwunastu kresek po cztery sekundy każda, oddzielonych przerwami jednosekundowymi;

2) **w radiotelefonii** wyraz „MAYDAY" odpowiadający brzmieniem wymowie francuskiej wyrażenia „m'aider";

3) **w sygnalizacji optycznej:**

a) sygnał SOS (. . . - - - . . .) nadany za pomocą aparatu sygnałowego,

b) sygnał niebezpieczeństwa, polegający na wystrzeleniu, w krótkich odstępach czasu, szeregu rakiet czerwonych,

c) sygnał alarmowy utworzony za pomocą dwóch chorągiewek odpowiadających literom NC klucza międzynarodowego sygnalizacyjnego,

Gdy statek powietrzny zamierza podać do wiadomości, iż znajduje się niebezpieczeństwie, bądź w trakcie lądowania (wodowania) przymusowego, bądź też nagle przerwał swój lot, lecz nie uważa za konieczne żądać natychmiastowej pomocy używając sygnału SOS, winien on nadawać radiotelegraficznie lub radiotelefonicznie międzynarodowy sygnał alarmowy PAN. [28])

§ 24. Dla zawiadomienia statku, że znajduje się w bliskości strefy zakazanej i powinien zmienić kierunek drogi, należy stosować niżej wymienione sygnały:

a) w dzień, trzy rzucone co 10 sekund pociski, których wybuchy wytworzą każdy obłok białego dymu, wskazujące kierunek, w którym statek powietrzny dążyć powinien;

b) w nocy, trzy rzucone co 10 sekund pociski, których wybuchy wytworzą ognie względnie gwiazdy białe, wskazujące kierunek, w którym statek powietrzny dążyć powinien. [29])

§ 25. a) W razie gdyby mgła lub opary uczyniły lotnisko niewidzialnym, należy z lotniska dawać sygnały zapomocą balonów sygnałowych, służących jako pływaki powietrzne, białych rakiet lub reflektorów; [30])

b) w razie mgły, opadu śniegu lub ulewy zarówno w dzień jak w nocy statek powietrzny, znajdujący się na wodzie, powinien dawać następujące sygnały dźwiękowe:

1) jeśli statek nie jest ani na kotwicy, ani na uwięzi, sygnał w odstępach najwyżej dwuminutowych, składających się z dwóch dźwięków, trwających około 5 sekund, w odstępach czasu około jednej sekundy;

2) jeśli statek jest na kotwicy lub na uwięzi, częste dźwięki dzwonu lub gongu dostatecznie silne, trwające około 5 sekund, w odstępach czasu najwyżej 1 minuty.

§ 26. Dla samolotów kołujących po lotnisku znak, dany czerwoną tarczą oznacza, że samoloty winny przerwać kołowanie; znak dany białą tarczą oznacza, że mogą one w dalszym ciągu kołować.

Znak białą tarczą, dany samolotowi, znajdującemu się na linii startu, oznacza, że samolot może startować. [31])

---

d) sygnał dystansowy, utworzony z kwadratowej chorągiewki z kulą lub czymś podobnym bądź nad nią, bądź pod nią;

4) **w sygnalizacji dźwiękowej:**

a) sygnał dźwiękowy SOS (...---...) nadawany za pomocą jakiegokolwiek przyrządu dźwiękowego,

b) nieustanny dźwięk wydawany za pomocą jakiegokolwiek przydządu dźwiękowego.

Sygnały pod 3) c) i d) oraz 4) b) wyżej powinny być zasadniczo używane przez wodnosamoloty na powierzchni wody, mogą być one jednak również używane przez statki powietrzne w czasie lotu.

[28]) Według tekstu francuskiego zał. D statek powietrzny zmuszony trudnościami do lądowania przymusowego, jednak nie potrzebujący pomocy natychmiastowej powinien stosować razem lub oddzielnie przed nadaniem meldunku następujące sygnały naglące:

1) **w radiotelegrafii** grupę literową „PAN", której poszczególne litery przy nadawaniu powinny być wyraźnie oddzielone, by sygnał „AN" nie został przyjęty jako sygnał „P";

2) **w radiotelefonii** wyraz „PAN" odpowiadający brzmieniem wymowie francuskiej słowa „panne". W przypadku gdy naskutek szybkości manewrów do wykonania, statek powietrzny nie może nadać meldunku przewidzianego w radiotelegrafii lub radiotelefonii, sygnał „PAN", po którym nie następuje żaden meldunek, oznacza, że statek powietrzny został zmuszony do lądowania przymusowego bez możności nadania odpowiedniego meldunku;

3) **w sygnalizacji optycznej:**

a) w dzień — sygnał składający się z szeregu wystrzelonych rakiet białych,

b) w nocy — sygnał składający się z szeregu wystrzelonych rakiet białych, lub szeregu błysków świetlnych krótkich, przerywanych, nadawanych przy pomocy świateł nawigacyjnych.

Gdy statek powietrzny musi nadać pilny meldunek o własnym bezpieczeństwie lub bezpieczeństwie innego statku powietrznego, okrętu lub innego środka lokomocji, lub o bezpieczeństwie osoby znajdującej się na pokładzie albo też widzianej z pokładu, powinien on używać razem lub oddzielnie przed nadaniem meldunku podane niżej sygnały, które z zasady powinny być skierowane do określonej władzy:

1) **w radiotelegrafii** grupy liter „XXX", przy czym w czasie nadawania liter w grupie lub poszczególnych grup należy wyraźnie je oddzielać od siebie,

2) **w sygnalizacji optycznej** — bądź szereg wystrzelonych jedna po drugiej rakiet zielonych, bądź też szereg błysków świetlnych koloru zielonego, nadawanych za pomocą aparatu sygnałowego.

Jeżeli statek powietrzny nadaje komunikaty, dotyczące bezpieczeństwa żeglugi lub ważne ostrzeżenia meteorologiczne powinien używać przed nadaniem komunikatu razem lub oddzielnie następujących sygnałów bezpieczeństwa:

1) **w radiotelegrafii** — grupy liter „TTT", przy czym litery w grupie lub poszczególne grupy powinny być wyraźnie oddzielone od siebie,

2) **w radiotelefonii** — słowo francuskie „SECURITÉ", które odpowiada w wymowie angielskiej sylabom „SAY-CURE-E-TAY".

[29]) Według tekstu francuskiego zał. D zarówno kolor obłoków dymu w dzień, jak i ogni lub gwiazd w nocy powinien być pomarańczowy. Jednakże władze, które mają nakazać zmianę kierunku powinny to uczynić w drodze radioelektrycznej, jeżeli można nawiązać ze statkiem powietrznym łączność radiową.

[30]) Tekst francuski zał. D nie zawiera obecnie tego rodzaju postanowienia.

[31]) Według tekstu francuskiego zał. D w ruchu lotniczym międzynarodowym obowiązują obecnie następujące sygnały startowe:

1) **sygnały świetlne:**

a) wiązka promieni świetlnych białych, przerywanych, skierowana na statek powietrzny — oznacza zezwolenie na kołowanie jednak bez prawa odlotu,

b) wiązka promieni świetlnych białych ciągła, skierowana na statek powietrzny, oznacza zezwolenie na odlot,

c) wiązka promieni świetlnych czerwonych, przerywana, skierowana na statek powietrzny, oznacza, że zarówno odlot, jak i kołowanie są wzbronione;

2) **sygnały optyczne:**

a) chorągiewka biała w wyciągniętej ręce, wskazująca pewien kierunek, oznacza, że statek powietrzny może kołować w tym kierunku, jednak bez prawa odlotu,

IV. Sygnalizacja kierunków wiatru.

§ 27. Kierunek wiatru na lotniskach powinien być oznaczony w następujący sposób:

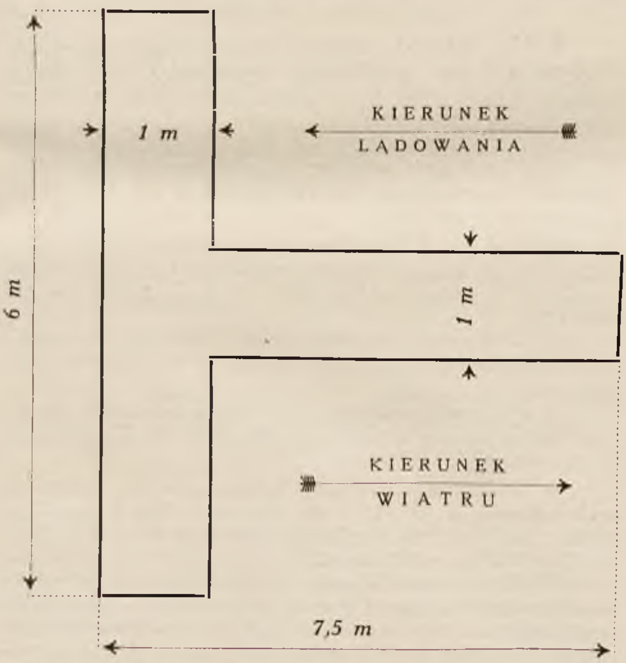
a) zapomocą rękawa lotniczego, lub strzały oświetlonej w nocy, umieszczonych na słupach lub na hangarach w miejscu wyraźnie widzialnym ze wszystkich stron lotniska; wysokość takiego urządzenia nie powinna być mniejszą od 6 m. Wymiary rękawa winny być następujące: długość 2 m. promień 0,20 m, materia w pasy białe i czerwone naprzemian, szerokości 0,50 m.;

b) zapomocą wyłożonej na ziemi litery T (wymiary podane na rysunku poniżej) koloru białego, na śniegu czarnego.

Trzon litery T winien być zwrócony w kierunku pod wiatr i wskazuje kierunek lądowania; na lotnisku może być wyłożone tylko jedno T;

c) na lotniskach nie posiadających urządzeń wspomnianych w punktach a) i b), zapomocą dymu, unoszącego się nad rozpalonym w tym celu ogniskiem;

d) jeżeli wiatru niema, litera T (i strzała, o ile znajduje się na danym lotnisku) powinna wskazywać wyznaczony kierunek lądowania.[32]



b) chorągiewka biała w wyciągniętej ku górze ręce, opuszczona następnie ku dołowi w pewnym kierunku, oznacza zezwolenie na odlot w tym kierunku,

c) chorągiewka czerwona w wyciągniętej ręce wzniesiona od dołu ku górze oznacza zakaz odlotu oraz kołowania w kierunku odlotu,

d) poruszanie chorągiewką czerwoną w wyciągniętej ręce nad głową w płaszczyźnie pionowej oznacza, że lądowanie jest wzbronione.

Przepisy końcowe.

§ 28. Sygnały świetlne ze statków powietrznych oraz z ziemi mogą być wykonywane i nadawane jedynie przez osoby, upoważnione do tego, mianowicie: na statkach powietrznych przez dowódcę statku lub członka załogi, przez niego upoważnionego, na lotniskach zaś użytku publicznego, przez zawiadowców portów, a we wszystkich innych wypadkach przez organa służby bezpieczeństwa publicznego.

§ 29. Zawiadowcy portów i organa służby bezpieczeństwa publicznego są obowiązani składać Ministerstwu Komunikacji drogą służbową raporty o wykroczeniach przeciw przepisom niniejszego rozporządzenia.

§ 30. Przekroczenie przepisów niniejszego rozporządzenia podlega karom określonym w art. 72 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr 31, poz. 294)[33].

§ 31. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.[34]

Minister Komunikacji: *Kühn*
Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*
Minister Spraw Wewnętrznych: *Sławoj Składkowski*
Minister Przemysłu i Handlu: *E. Kwiatkowski*

(Przedruk z Dz. U. R. P. z 1929 r. nr 1 poz. 9)

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 26 listopada 1928 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych oraz Przemysłu i Handlu o przepisach bezpieczeństwa ruchu statków powietrznych.[1]

Na podstawie art. 8 ustęp a) i art. 36 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia

---

32) Według obowiązującego tekstu francuskiego zał. D przy wyznaczaniu za pomocą litery „T" kierunku lądowania w razie braku wiatru należy ponadto umieścić na lotnisku odpowiedni sygnał optyczny w postaci kuli zawieszonej na maszcie do sygnalizacji wiatru, która powinna być dobrze widzialna zarówno z pokładu nadlatujących statków powietrznych, jak i ze statków powietrznych kołujących na lotnisku.

33) Obecnie art. 70 (Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 69, poz. 437, przedruk Dz. Urz. M. K. z 1935 r. nr 34, poz. 182).

34) Rozciągnięcie mocy obowiązującej komentowanych przepisów na lotnictwo szybowcowe — p. § 33 rozporz. z dnia 8 września 1937 r. (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 53, str. 712).

II. Do przedruku rozporządzenia z Dz. U. R. P. z 1929 r. nr 1, poz. 10.

1) Zasadnicze przepisy ustawowe (p. art. 27 — 30 oraz 34 — 36 prawa lotniczego (Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 69, poz. 437, przedruk Dz. Urz. M. K. z 1935 r, nr 34, poz. 182); sankcje karne za naruszenie przepisów komentowanego rozporządzenia p. art. 70 i 73 tegoż prawa.

14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr 31, poz. 294) [2]) zarządza się co następuje:

Rozdział I.

Przepisy ogólne.

§ 1. Przepisy niniejszego rozporządzenia mają zastosowanie do statków powietrznych, wpisanych do polskiego rejestru państwowego, oraz do obcych statków powietrznych, korzystających z prawa przylotu do Polski i przelotu przez Polskę na mocy umów międzynarodowych lub pozwolenia Ministra Komunikacji bądź Ministra Spraw Wojskowych, wydanego w porozumieniu z Ministrem Spraw Zagranicznych.

§ 2. Jako „ruch statków powietrznych", według niniejszego rozporządzenia uważa się ich start, lądowanie, kołowanie (rulowanie) oraz lot ponad lotniskami, lądem i wodą.

§ 3. Przed rozpoczęciem ruchu przez statek powietrzny, zawiadowca portu lotniczego powinien upewnić się, czy balast, ładunek, bagaż pasażerów i inne przedmioty ruchome, znajdujące się na statku, są należycie umocowane i czy nie zagraża niebezpieczeństwo ich wypadnięcia lub takie przesunięcie, któreby tamowały swobodę ruchów załogi statku w czasie lotu albo było uciążliwym dla podróżnych.

§ 4. Podróżni na statkach powietrznych powinni podczas lotu:

a) przypasać się do siedzenia,

b) stosować się do wskazówek i poleceń dowódcy statku.

§ 5. Podróżnym nie wolno podczas lotu:

a) otwierać drzwi kabiny statku;

b) wyrzucać przedmiotów przez okna;

c) przekładać rzeczy i ładunków, rozmieszczonych przez obsługę statku;

d) palić wyrobów tytoniowych z wyjątkiem wypadków, gdy palenie jest wyraźnie dozwolone.

§ 6. Nakazy i zakazy, wyszczególnione w § 4 i § 5, powinny być uwidocznione na tabliczkach, znajdujących się wewnątrz statków powietrznych na miejscu widocznym.

§ 7. Zajmowanie miejsca na statku obok pilota jest dozwolone wyłącznie pracownikom przedsiębiorstwa komunikacyjnego, do którego statek powietrzny należy, urzędnikom państwowych władz lotniczych oraz osobom, upoważnionym przez te władze.

---

2) Obecnie Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 69, poz. 437.

Rozdział II.

Przepisy o kołowaniu (rulowaniu), starcie i lądowaniu. [3])

§ 8. Na lotniskach użytku publicznego, stanowiących jedną całość z lotniskami wojskowymi, obowiązują przepisy startowe, wydane przez wojskowe władze lotnicze danego lotniska. [4]) Wszelkie inne lotniska podlegają przepisom, zawartym w niniejszym rozdziale. [5])

§ 9. Na każdym lotnisku powinien być wskazany wyraźny kierunek wiatru sposobem, przewidzianym rozporządzeniem o sygnalizacji.

§ 10. Na każdym lotnisku wzdłuż jego obwodu i przy hangarach powinna być wyznaczona strefa wolna dla kołowania (rulowania) samolotów. Część, zarezerwowana na odloty i lądowania powinna być możliwie najobszerniejsza. [6])

Wyjątkowo lotniska mogą być podzielone na dwie strefy: strefę lądowań i strefę odlotów. Stojąc twarzą ku wiatrowi, oznacza się strefę prawą jako strefę lądowań, strefę zaś lewą jako strefę odlotów. Przy takim podziale lotnisk winna być umieszczona w środku lotniska pełna pięcioramienna biała gwazda, utworzona w kształcie prawidłowego pięcioboku wpisanego w koło o średnicy co najmniej 15 metrów.

§ 11. Statki powietrzne, rulujące na start, i ich załoga podlegają zawiadowcy portu

---

3) P. również przepisy o przeprowadzaniu lotów próbnych z samolotami nowymi (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1938 r. nr 7, str. 115).

4) P. okólniki Min. Kom.:

a) w sprawie startów samolotów na lotniskach wspólnych z wojskiem (Dz. Urz. M. K. z 1933 r. nr 18, poz. 142),

b) w sprawie kontroli ruchu lotniczego na lotniskach warszawskich (Dz. Urz. M. K. z 1933 r. nr 21, poz. 154 i 161),

c) w sprawie nadzoru nad ruchem lotniczym cywilnym na lotnisku w Bydgoszczy (Dz. Urz. M. K. z 1936 r. nr 16, poz. 65).

5) Dodatkowe przepisy bezpieczeństwa ruchu na szybowiskach p. §§ 34 — 48 rozporz. z dnia 8 września 1937 r. o lotnictwie szybowcowym (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 53, str. 712).

Według obowiązującego tekstu francuskiego zał. D. do Konwencji Lotniczej Paryskiej z 1919 r. na lotniskach użytku publicznego oraz w ich pobliżu powinny być stosowane przepisy specjalne zawarte w części V tego załącznika. (Rozdział II komentowanego rozporządzenia) obowiązują one jednak bezwzględnie tylko te statki powietrzne, które posiadają własny zespół napędowy.

Inne statki powietrzne powinny stosować się w miarę możności do tych przepisów.

Stosowanie tych przepisów na określonym lotnisku może być czasowo przez władze lokalne zawieszone całkowicie lub częściowo, w tym przypadku powinien być wyłożony na lotnisku odpowiedni sygnał optyczny, przewidziany w przepisach o sygnalizacji.

6) Według obowiązującego tekstu francuskiego zał. D. do Konwencji Lotniczej Paryskiej z 1919 r. wyznaczanie strefy wolnej nie jest obowiązkowe, lecz fakultatywne.

względnie osobie przez niego w tym względzie upoważnionej i ruszają z miejsca tylko na znak, dany przez wyżej wymienionych.[7])

§ 12. Samoloty powinny kołować (rulować) do startu lub ze startu z szybkością, nie przewyższającą umiarkowanego biegu człowieka, przy czym pilot winien szczególnie uważać, by nie spowodował zderzenia się z innym statkiem. Kołujący (rulujący) samolot powinien być odprowadzony do linii startu przez mechaników startowych. Jeżeli kołuje (ruluje) kilka samolotów, kołowanie (rulowanie) to powinno odbywać się kolejno; wszelkie wyprzedzanie lub dopędzanie jest wzbronione. Samolot, kołujący po wylądowaniu, ma pierwszeństwo w stosunku do samolotu, kołującego na start, i ten ostatni winien zawsze wstrzymać kołowanie (rulowanie) i czekać swej kolejności. Na znak, dany przez startera czerwoną tarczą, wszystkie kołujące samoloty powinny zatrzymać się.

§ 13. Każdy samolot, kołujący (rulujący) tak w granicach strefy startów, jak i lądowań, powinien to czynić w kierunku, wyznaczonym do lądowania.[8])

Lotniska, na których dopuszczalne będą odstępstwa od powyższej zasady, przy zachowaniu jednak pewnych ograniczeń, mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa, będą podawane do wiadomości publicznej.

§ 14. Samoloty startują z linii startu kolejno, na znak, dany przez startera białą tarczą, przy czym nie wolno samolotowi rozpocząć startu tad długo, dopóki poprzedzający go samolot nie odleci z lotniska.

Prawo pierwszeństwa do startu mają samoloty komunikacyjne. Jeżeli ma startować kilka samolotów tej samej kategorii, prawo pierwszeństwa mają samoloty szybsze, według kolejności z góry ustalonej.

§ 15. Każdy samolot, zamierzający startować lub lądujący, powinien tego dokonać w ten sposób, aby pozostawił po stronie lewej każdy inny samolot, który wylądował przed nim, lub jest gotów do odlotu.[9])

§ 16. W przypadku, przewidzianym w § 10 ustęp 2, lądujący samolot powinien to czynić w lewej stronie strefy lądowań, pozostawiając po swej lewej stronie każdy inny samolot; odlatujący zaś statek powinien czynić to samo w strefie odlotów.

§ 17. Każdy samolot, odlatujący z lotniska użytku publicznego lub na nim lądujący, powinien kierować się przeciw wiatrowi, o ile nie stoją na przeszkodzie miejscowe warunki lotniska. W razie zupełnej ciszy należy kierować się sygnałami, przewidzianymi na ten wypadek rozporządzeniem o sygnalizacji.

§ 18. Każdy odlatujący samolot powinien wstrzymać odlot, jeżeli zachodzi niebezpieczeństwo zderzenia się z innym statkiem powietrznym.

§ 19. Jeśli do lotniska zbliżają się jednocześnie dwa zamierzające lądować samoloty, wówczas samolot, znajdujący się wyżej, jest obowiązany manewrować tak, by się nie zderzył z samolotem, znajdującym się niżej, przy czym nie powinny obydwa jednocześnie przechodzić do szybowania celem lądowania; pierwszeństwo ma samolot, który pierwszy to uczyni; jeżeli jednak uczynią to obydwa samoloty jednocześnie, to samolot, znajdujący się wyżej, obowiązany jest kontynuować lot.

§ 20. Przechodząc do szybowania celem wylądowania, każdy pilot statku lądującego obowiązany jest uważać, czy lądowanie nie jest zakazane odpowiednimi znakami, przewidzianymi w przepisach o sygnalizacji, czy strefa lądowania jest wolna lub czy nie zachodzi jaka inna przeszkoda.

§ 21. Każdy samolot powinien natychmiast po wylądowaniu wykołować ze strefy lądowania do strefy wolnej, poczem mechanicy startowi odprowadzają go bezzwłocznie na miejsce, wyznaczone przez zawiadowcę portu.

---

7) Według obowiązującego tekstu franc. zał. D. na lotniskach posiadających służbę startową żaden samolot nie może się skierować na pole wzlotów, dotąd dopóki nie otrzyma sygnału chorągiewką lub świetlnego, zezwalającego na rozpoczęcie kołowania, a przewidzianego w przepisach o sygnalizacji lotniczej.

8) Według obowiązującego tekstu francuskiego zał. D., samolot w czasie kołowania (rulowania) na lotnisku może skrócić sobie drogę, pod warunkiem jednak, że będzie wykonywał wszelkie zwroty w czasie kołowania w lewo, pozostawiając wolną drogę każdemu innemu samolotowi odlatującemu z lotniska lub lądującemu na nim oraz, że będzie stosował się do przepisów o mijaniu się samolotów w czasie ruchu (lotu). Analogiczny sposób postępowania może być stosowany w czasie ruchu wodnosamolotów na powierzchni lotnisk wodnych, z zastrzeżeniem przestrzegania również przepisów specjalnych o zachowaniu się wodnosamolotów przy poruszaniu się na wodzie (v. komentarz 19 niżej).

9) Według obowiązującego tekstu francuskiego zał. D.:

a) każdy samolot lądujący na lotnisku powinien pozostawić po stronie lewej każdy inny samolot, który już wylądował, lub który jest w trakcie odlotu lub rozpoczyna odlot,

b) każdy samolot odlatujący z lotniska powinien pozostawić po lewej stronie każdy inny samolot, będący w trakcie odlotu,

c) każdy samolot w trakcie odlotu lub lądowania powinien pozostawić po swej prawej stronie dostatecznie wolną przestrzeń, w celu umożliwienia odlotu lub lądowania innych samolotów,

d) zakazany jest równoczesny odlot lub lądowanie dwóch lub kilku samolotów, o ile nie zostało na to udzielone uprzednie zezwolenie organu zarządzającego lotniskiem; w razie równoczesnego dozwolonego odlotu lub lądowania dwóch lub kilku samolotów, samoloty te są uważane jako jeden samolot.

§ 22. Statek powietrzny lądujący ma pierwszeństwo przed innymi statkami powietrznymi i droga jego lądowania na lotnisku musi być zawsze wolna.

§ 23. Podczas odlotu są zakazane wszelkie ewolucje o charakterze akrobatycznym, górki i ostre zwroty (wiraże). Samoloty mogą startować tylko w linii prostej, przy czym nie wolno im wykonywać zwrotów (wiraży) wcześniej niż po oddaleniu się na 500 m, od najbliższego punktu obwodu lotniska, oraz po osiągnięciu co najmniej wysokości 200 m. Szybowanie do lądowania powinno odbywać się po linii prostej. Szybowanie w spirali dozwolone jest tylko do wysokości 500 m. Z chwilą zbliżenia się na tę odległość od ziemi szybowanie musi być dokonane w linii prostej. Wzbronione jest lądowanie w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań na lotnisku lub też przed nimi.[10])

§ 24. Balonom na uwięzi, szybowcom lub sterowcom nie wolno bez specjalnego zezwolenia zawiadowcy portu lub organów służby bezpieczeństwa publicznego, unosić się w pobliżu lotniska z wyjątkiem wypadku, przewidzianego w § 25 niniejszego rozporządzenia.

§ 25. Podczas odlotu sterowców z lotniska oraz przy ich lądowaniu wszelki ruch samolotów lądujących i startujących powinien być wstrzymany za pomocą sygnałów, przewidzianych w rozporządzeniu o sygnalizacji tak długo, dopóki sterowiec nie odleci całkowicie z lotniska lub też nie zostanie odciągnięty po wylądowaniu do swojego hangaru. Okres czasu odciągania sterowca powinien trwać najwyżej dwadzieści minut.

Rozdział III.

Przepisy o locie nad lotniskami i lądem.[11])

§ 26. Samolot odlatujący z lotniska lub mający lądować i wskutek tego zmuszony do dokonania zwrotu (wirażu) nad lotniskiem, powinien z wyjątkiem wypadków, wynikających z uszkodzenia płatowca, lub silnika — wykonać zwrot ten w kierunku na lewo. Zwroty i okrążenia w kierunku na prawo mogą być dokonywane na wysokości powyżej 1000 m.[12])

§ 27. W obrębie lotnisk użytku publicznego zabrania się samolotom dokonywać ćwiczeń akrobatycznych w odległości mniejszej niż 4000 m. od najbliższego punktu obwodu takich lotnisk, o ile samolot znajduje się na wysokości mniejszej niż 2000 m.[13])

§ 28. Samoloty w locie nad lotniskiem powinny zachowywać jeden wspólny kierunek; nadlatujący z drogi samolot, zanim przystąpi do lądowania, powinien poddać się temu kierunkowi i zająć właściwe miejsce w ogólnym krążeniu samolotów nad lotniskiem.[14])

§ 29. Samoloty i sterowce powinny zawsze ustępować z drogi balonom będącym na uwięzi lub wolnym.

Sterowiec, pozbawiony możności dowolnego kierowania się, uważa się za balon wolny.[15])

§ 30. Celem zapobieżenia zderzeniu dwóch statków, statek posiadający silnik, spostrzegłszy, że lecąc dalej w dotychczasowym kierunku, przelatywałby koło drugiego statku w odległości mniejszej niż 200 m od niego, obowiązany jest zgodnie z niniejszymi przepisami tak manewrować, aby przez zmianę kierunku

---

10) Według tekstu francuskiego zał. D. lądowanie powinno być poprzedzone szybowaniem w linii prostej rozpoczętym na wysokości conajmniej 300 m poza obrębem pola wzlotów.

11) P. również przepisy o lotach szybowcowych ciągnionych §§ 50 — 62 rozporządzenia z dnia 8 września 1937 r. (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 53, str. 713) oraz okólnik o dokonywaniu lotów ciągnionych poza obrębem lotnisk (Dz. Urz. M. K. z 1935 r. nr 32, poz. 172).

12) Według obowiązującego tekstu francuskiego zał. D. do Konwencji Lotniczej Paryskiej z 1919 r. przelot nad lotniskiem na wysokości mniejszej od 700 metrów jest wzbroniony z wyjątkiem przypadków odlotów i lądowań w kierunku wyznaczonym, lub przypadków stosowania na danym lotnisku specjalnego regulaminu lokalnego, który powinien być podany do wiadomości publicznej. Dokonywanie wiraży w prawo na wysokości poniżej 700 m jest również wzbronione, poza przypadkami wyjątkowymi, gdy ze względu na specjalne warunki na danym lotnisku nakazne jest dokonywanie wiraży w prawo. Wszelkie stosowanie przepisów wyjątkowych powinno być sygnalizowane za pomocą specjalnych płacht, przewidzianych dla tych przypadków w przepisach o sygnalizacji lotniczej.

Każdy samolot dokonujący lotu w pobliżu lotniska w odległości mniejszej od 2.000 m od najbliższego punktu obwodu lotniska, powinien o ile znajduje się na wysokości mniejszej niż 700 m, pozostawiać zawsze lotnisko po swej lewej stronie.

13) P. okólnik o dokonywaniu lotów akrobacyjnych nad osiedlami (Dz. Urz. M. K. z 1935 r. nr 32, poz 176).

14) P. okólnik o zachowaniu ostrożności przy lotach w pobliżu lotnisk warszawskich (Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 2, poz. 8) oraz okólnik w sprawie zapobiegania zderzeniu się statków powietrznych w czasie lotów nad lotniskami (Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 43, poz. 383).

Nadto według obowiązującego tekstu francuskiego zał. D. do Konwencji Lotniczej Paryskiej z 1919 r. w przypadku, gdy samolot jest sprowadzany do lądowania za pomocą urządzeń radioelektrycznych, inne samoloty nad lotniskiem powinny w celu zapobieżenia zderzeniu się, stosować się do regulaminów lokalnych, lub w braku takich regulaminów dokonywać lotów możliwie najniżej pod chmurami.

15) Według obowiązującego tekstu francuskiego zał. D. do Konwencji Lotniczej Paryskiej z 1919 r. aerodyny, tj. statki powietrzne cięższe od powietrza, posiadające zespół napędowy powinny zawsze ustępować z drogi aerodynom nie posiadającym takiego zespołu i aerostatom, sterowce zaś posiadające zespół napędowy — wszystkim innym statkom powietrznym nie posiadającym takiego zespołu.

poziomego i pochylenia drogi znalazł się na odległości co najmniej 200 m.[14]) i [16]).

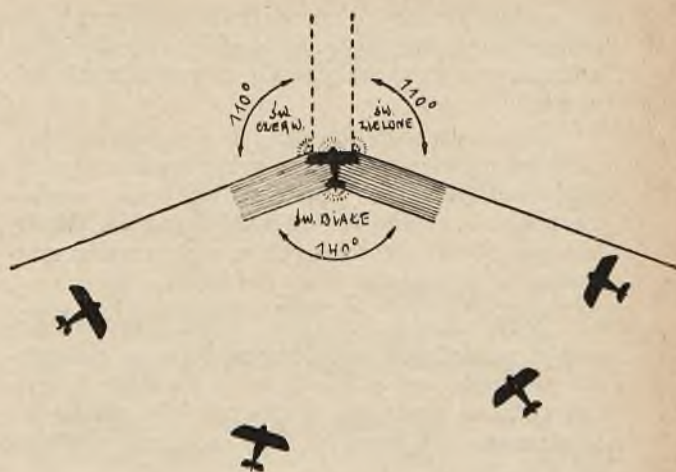
§ 31. Statki powietrzne, posługujące się w locie silnikami, lecąc naprzeciwko siebie, powinny usunąć się każdy ku swej prawej stronie.

§ 32. Gdy statki powietrzne, posługujące się w locie silnikami, lecą w kierunkach przecinających się pod kątem, wówczas statek powietrzny, który widzi drugi statek po swej prawej stronie, powinien mu ustąpić z drogi, tamten zaś winien lecieć prosto.

§ 33. Statek powietrzny, lecący wślad za innym, powinien przy wymijaniu go skręcić ze swej drogi w kierunku na prawo bez opuszczania się ku dołowi.

§ 34. Jeżeli statek powietrzny, napotykając drugi statek, znajduje się w stosunku do niego w takim położeniu, iż kierunek lotu pierwszego tworzy z kierunkiem lotu drugiego statku kąt większy niż 110° t.j. że lecąc w nocy nie mógłby dojrzeć żadnego ze świateł bocznych tego drugiego statku, wówczas powinien być uważany za statek, który ma wyprzedzić ten drugi statek. Żadna późniejsza zmiana kierunku lotów obu statków powietrznych nie będzie mogła upoważnić do traktowania pierwszego statku jako zamierzającego skrzyżować się z drugim pod kątem, stosownie do postanowień § 32, lub zwolnić go z obowiązku trzymania się w obowiązującej odległości od zbliżającego się statku, dopóki go w zupełności nie wyprzedzi.

Ponieważ statek powietrzny, wyprzedzający drugi statek w wyżej wymienionych okolicznościach, nie zawsze może wiedzieć z pewnością, czy jego droga wypadnie przed, czy za tym drugim statkiem, powinien on w razie wątpliwości uważać się za będący w położeniu statku, który sam wymija drugi i usunąć się z drogi, po której leci ów drugi statek. (p. rys.).



§ 35. Gdy stosownie do niniejszych przepisów statek powietrzny ustępuje z drogi drugiemu, ten ostatni powinien trzymać się pierwotnego kierunku i zachować pierwotną szybkość. Gdy jednakże wskutek jakiejkolwiek przyczyny obydwa statki znajdą się tak blisko jeden od drugiego, iż przez manewrowanie tylko jednego statku zderzenia nie będzie można uniknąć, wówczas statek drugi powinien podjąć również inicjatywę, manewrując w sposób najskuteczniejszy dla uniknięcia zderzenia.

§ 36. Każdy statek powietrzny, obowiązany stosownie do niniejszych przepisów, ustąpić z drogi drugiemu statkowi, powinien unikać przecięcia mu drogi z przodu.[17])

§ 37. Każdy statek powietrzny, znajdujący się w chmurze, mgle, oparach lub innych warunkach złej widzialności, powinien manewrować szczególnie ostrożnie, zwracając baczną na wszystko uwagę. Każdy statek powietrzny, lecąc pod chmurami, powinien, o ile to możliwe i nie jest połączone z niebezpieczeństwem, zachować taką odległość od chmur, by jednocześnie miał jaknajszersze pole widzenia i sam mógł być dobrze widziany.[18])

R o z d z i a ł IV.[19])

Przepisy lotu ponad wodą i poruszanie się samolotów wodnych na wodzie.

§ 38. Każdy statek powietrzny, poruszający się na wodzie zapomocą własnego silnika, powinien stosować się do przepisów i regulaminów morskich, zapobiegających zderzeniom

---

16) Według obowiązującego tekstu francuskiego zał. D. do Konwencji Lotniczej Paryskiej z 1919 r., statek powietrzny, gdy okoliczności na to pozwalają, może przewidzieć ryzyko zderzenia się z innym statkiem, obserwując uważnie ciągłe poruszanie się tego ostatniego co do kierunku i wysokości. Należy uważać, że powstaje niebezpieczeństwo zderzenia się z tym statkiem, jeżeli to ciągłe poruszanie się zarówno co do kierunku i co do wysokości nie powoduje pomiędzy obydwoma statkami żadnej widocznej różnicy oraz gdy odległość pomiędzy nimi zaczyna się zmniejszać. Przez zwrot „niebezpieczeństwo zderzenia" należy rozumieć wszelkie ryzyko wypadku spowodowanego przez zbytnie zbliżenie się do siebie dwóch statków powietrznych.

Każdy statek powietrzny, który zgodnie z przepisami komentowanymi obowiązany jest ustąpić z drogi innego statku powietrznego dla uniknięcia zderzenia, powinien trzymać się w wystarczającej odległości, zależnie od okoliczności faktycznych.

Każdy statek powietrzny, posiadający własny napęd, przestrzegając omówione wyżej postanowienia o ryzyku zderzenia się powinien zawsze manewrować w przepisany sposób, jak tylko spostrzeże, że lecąc dalej w dotychczasowym kierunku nie mógłby swobodnie uchylić się z drogi innego statku powietrznego.

---

17) Według obowiązującego tekstu francuskiego zał. D. należy unikać nie tylko przecinania drogi z przodu, lecz również przelatywania nad lub pod statkiem powietrznym, któremu się ustąpiło z drogi.

18) P. przepisy o zapobieganiu zderzeniom statków powietrznych w czasie trudnych warunków atmosferycznych (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1938 r. nr 35, str. 602).

19) Zamiast przepisów §§ 38 — 46 zawartych w tym rozdziale, obowiązujący tekst francuski zał. D. do Konwencji Lotniczej Paryskiej z 1919 r. przewiduje co następuje:

na morzu, na równi ze statkami wodnymi; powinien on nadto posiadać znaki i sygnały przewidziane w rozporządzeniu o sygnalizacji lotniczej.

Z powyższego wynika, że z wyjątkiem wypadków przewidzianych w rozporządzeniu o sygnalizacji statków powietrznych na wodzie (morzu), nie wolno mu używać sygnałów dźwiękowych wyszczególnionych w regulaminie morskim.

§ 39. Każdy statek powietrzny, lecący ponad wodą, powinien trzymać się w odległości nie mniejszej niż 200 m od każdego płynącego statku wodnego, wysokość lotu statku powietrznego nie powinna być wówczas mniejszą od 200 m.

§ 40. W razie skrzyżowania drogi statku powietrznego ze statkiem wodnym, jeżeli statek powietrzny leci na wysokości większej niż 200 m, przecięcie drogi statku wodnego może nastąpić przed nim, jednak w odległości nie mniejszej niż 300 m; gdy statek powietrzny w wypadkach wyjątkowych, przewidzianych w § 49 niniejszego rozporządzenia, leci na wysokości mniejszej niż 200 m, przecięcie drogi statku wodnego może nastąpić tylko za nim w odległości co najmniej 200 m.

§ 41. Zabrania się statkom powietrznym dokonywać wszelkich wiraży i ewolucyj akrobatycznych ponad statkami wodnymi w promieniu 1 km koło tych statków.

§ 42. Samoloty wodne, poruszając się na wodzie, powinny stosować się do następujących postanowień:

a) Winny one ustępować z drogi statkom wodnym. Jeżeli samolot wodny z jakiegokolwiek powodu został unieruchomiony znajdując się na wodzie i nie jest w stanie manewrować, powinien w razie niebezpieczeństwa zderzenia ze statkiem wodnym, dawać sygnały dźwiękowe, przewidziane w rozporządzeniu o sygnalizacji lotniczej na wypadek znajdowania się w niebezpieczeństwie.

b) Staki wodne mogą być wymijane przez samoloty wodne tylko z prawej strony, przy czym odległość nie może być mniejszą niż 50 m, szybkość zaś poruszania się samolotu wodnego musi być tak umiarkowana, by nie przedstawiała żadnego niebezpieczeństwa dla statku wodnego.

Mijanie z lewej strony może nastąpić wtedy tylko, gdy wyniosłość brzegu prawego lub inne poważne przyczyny stoją na przeszkodzie wyminięcia prawidłowego.

c) Jeżeli droga statku wodnego krzyżuje się z drogą samolotu wodnego pod kątem prostym lub w przybliżeniu prostym, samolot powinien przeciąć drogę za statkiem wodnym.

§ 43. Samolot wodny może startować i lądować tylko wówczas, gdy przestrzeń do startu lub lądowania potrzebna jest zupełnie wolna od statków wodnych, tak długo, aby samolot wodny zdążył oderwać się i wznieść bez jakichkolwiek przeszkód. W żadnym wypadku start i lądowanie samolotu wodnego nie mogą odbywać się w tym samym kierunku w którym porusza się statek wodny.

W czasie startu lub lądowania samolotu wodnego statkom wodnym nie wolno przecinać drogi lub posuwać się w kierunku, w którym porusza się samolot wodny.

§ 44. W nocy start i lądowanie samolotów wodnych mogą być wykonywane tylko w portach wodnych, ściśle oznaczonych odpowiednimi sygnałami.

§ 45. W czasie mgły nad wodą, nie pozwalającej widzieć dalej niż 200 m, wszelkie lądowania i starty są zakazane, z wyjątkiem konieczności spowodowanych siłą wyższą.

§ 46. Porty lotnicze wodne powinny być oznaczone specjalnymi pływakami. Wejście statków wodnych do takich portów bez specjalnego zezwolenia jest zakazane.

Rozdział V.

Przepisy lotu wzdłuż urzędowo wyznaczonych szlaków powietrznych oraz ponad oznaczonymi odcinkami granic.[20])

§ 47. W celu zmniejszenia niebezpieczeństwa zderzenia się podczas lotu na urzędowo wyznaczonych szlakach powietrznych statki

Każdy statek powietrzny poruszający się na wodzie za pomocą własnego zespołu napędowego powinien stosować się do przepisów o zapobieganiu zderzeniu na morzu i z tego tytułu powinien być uważany jako parowiec.

Jednakże:

a) przy stosowaniu tych przepisów należy zdawać sobie sprawę, że parowce w wąskich cieśninach nie mogą manewrować swobodnie w sposób umożliwiający uniknięcie zderzenia ze statkiem powietrznym,

b) statek powietrzny powinien posiadać tylko te światła, które są przewidziane w przepisach o sygnalizacji lotniczej, a nie te które są przewidziane dla parowców w przepisach o zapobieganiu zderzeniu na morzu; statek powietrzny może używać sygnałów dźwiękowych, przewidzianych w tych przepisach jedynie w przypadkach wyraźnie przewidzianych w przepisach o sygnalizacji lotniczej i nie może być domniemania, że statek powietrzny może takie sygnały słyszeć.

Statek powietrzny w locie lub w manewrowaniu tuż nad powierzchnią wody powinien, jeżeli to jest możliwe, pozostawać w oddaleniu od wszelkich okrętów i unikać zakłócenia ich żeglugi.

20) P. przepisy o zapobieganiu zderzeniom statków powietrznych w czasie trudnych warunków atmosferycznych (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1938 r. nr 35, str. 602).

powietrzne obowiązane są ściśle przestrzegać następujących przepisów:

a) Statek powietrzny, lecący wzdłuż urzędowo wyznaczonego szlaku i jego punktów orientacyjnych t.j. ponad rzekami, kanałami, wybrzeżami, kolejami żelaznymi, drogami itp., powinien trzymać się w odległości co najmniej 300 m w kierunku na prawo od tego szlaku i jego punktów orientacyjnych.

b) Statek powietrzny, zmuszony z jakiegokolwiek powodu orientować się według kompasu i wskutek tego lecieć wzdłuż idealnej prostej, łączącej dwie miejscowości, powinien to czynić, trzymając się w odległości nie mniejszej niż 500 m w kierunku na prawo od tej prostej.

c) Statek powietrzny, przelatujący wyżej wymienione szlaki, powinien wykonać to jaknajszybciej pod kątem prostym i możliwie na największej wysokości.[21])

§ 48. Każdy statek powietrzny powinien wykonywać lot ściśle według urzędowo wyznaczonego szlaku powietrznego, podanego do publicznej wiadomości w gazecie urzędowej (Monitor Polski) i w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji.[22])

W razie braku znaków przyziemnych wzdłuż urzędowo wyznaczonego szlaku powietrznego należy orientować się w locie według nazw miejscowości.

Szerokość bram wlotowych granicznych danego szlaku powietrznego wyznacza się na 2 km, t.j. 1 km w prawo i 1 km w lewo od przelatywanego punktu granicznego, która to przestrzeń stanowi odcinek graniczny.[23])

Każdy statek powietrzny obowiązany jest, przelatując odcinek graniczny, czynić to w wysokości nie większej niż 500 m, aby umożliwić w ten sposób organom kontroli granicznej odczytanie znaków przynależności państwowej, rejestracji oraz typu statku.[24])

Rozdział VI.

Przepisy końcowe.[25])

§ 49. Niestosowanie niniejszych przepisów jest dozwolone jedynie tylko w takich wypadkach, gdyby wykonanie tych przepisów groziło bezpośrednim niebezpieczeństwem.

§ 50. Zawiadowcy portów i organa służby bezpieczeństwa publicznego są obowiązani składać Ministerstwu Komunikacji drogą służbową raporty o wykroczeniach przeciw przepisom niniejszego rozporządzenia.

§ 51. Przekroczenie przepisów niniejszego rozporządzenia podlega karom określonym w art. 72 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr 31, poz. 294).[26])

§ 52. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.[27])

Minister Komunikacji: *Kühn*

Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*

Minister Spraw Wewnętrznych: *Sławoj Składkowski*

Minister Przemysłu i Handlu: *E. Kwiatkowski*

(Przedruk z Dz. U. R. P. z 1929 r. nr 1 poz. 10).

---

21) Według obowiązującego tekstu francuskiego zał. D. do Konwencji Lotniczej Paryskiej z 1919 r.:

a) statek powietrzny odbywający lot według kompasu wzdłuż prostej, łączącej dwie miejscowości szlaku komunikacji lotniczej powinien czynić to trzymając się w odległości conajmniej 1.000 m w kierunku na prawo od tej prostej,

b) żaden statek powietrzny nie powinien lecieć po lewej stronie szlaków, o których mowa w komentowanym paragrafie, jeżeli nie czyni tego w dostatecznej odległości, którąby mu pozwoliła na ominięcie statków powietrznych lecących wzdłuż tych szlaków zgodnie z przepisami tego paragrafu,

c) w przypadku grupowego lotu statków powietrznych dowódca grupy powinien prowadzić grupę w taki sposób, by każdy statek powietrzny, wchodzący w skład grupy, przestrzegał przepisów niniejszego paragrafu.

22) Patrz:

a) zarządzenia w sprawie stref zakazanych i niebezpiecznych (Dz. Urz. M. K. z 1934 r. nr 24, poz. 135, nr 32, poz. 204, nr 39, poz. 242 i z 1937 r, nr 17, poz. 126, nr 26, str. 338 i nr 43, poz. 380),

b) przepisy o zapobieganiu zderzeniu statków powietrznych w czasie trudnych warunków atmosferycznych (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1938 r. nr 35, str. 602).

23) Obowiązujące miejsca przelotu granic Państwa — p. Dz. Urz. M. K. z 1936 r. nr 42, poz. 210.

24) P. okólnik w sprawie lotów w pobliżu granic Państwa i przez te granice (Dz. Urz. M. K. z 1933 r. nr 16, poz. 130).

25) Według obowiązującego tekstu francuskiego zał. D. do Konwencji Lotniczej Paryskiej z 1919 r. dla ułatwienia stosowania przepisów o bezpieczeństwie ruchu lotniczego przez personel latający, miejsce pilota na samolocie powinno, z wyjątkiem okoliczności nadzwyczajnych znajdować się w płaszczyźnie symetrii samolotu lub na lewo od tej płaszczyzny.

Żaden z przepisów o bezpieczeństwie ruchu lotniczego nie może być powoływany do zwolnienia statku powietrznego lub jego właściciela albo też pilota lub załogi od konsekwencyj zaniedbania bądź w używaniu świateł i sygnałów, bądź w służbie obserwacyjnej lub zaniedbania przestrzegania ostrożności, wymaganych w praktycznej żegludze powietrznej w czasie normalnym lub w okolicznościach specjalnych w zależności od przypadku.

26) Obecnie art. 70 (Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 69, poz. 437, przedruk Dz. Urz. M. K. z 1935 r. nr 34, poz. 182).

27) Rozciągnięcie mocy obowiązującej komentowanego rozporządzenia na lotnictwo szybowcowe — p. § 33 rozporządzenia z dnia 8 września 1937 r. o lotnictwie szybowcowym (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 53, str. 712).

ROZPORZĄZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 26 listopada 1928 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych o publicznych wzlotach pokazowych statków powietrznych.

Na podstawie art. 34 i 85 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr 31, poz. 294) [1]) zarządza się co następuje:

I. Publiczne wzloty pokazowe statku powietrznego.[2])

§ 1. Celem otrzymania zezwolenia na urządzenie publicznych lotów pokazowych należy wnieść do właściwej władzy powiatowej administracji ogólnej podanie, zawierające następujące dane: [3])

a) Szczegółowy opis zamierzonych lotów pokazowych, typ i ilość statków powietrznych prywatnych, które będą użyte do lotów, znaki rejestracyjne, oraz numer i datę wydania względnie przedłużenia świadectwa sprawności technicznej każdego statku.

W wypadku, gdy do lotów pokazowych mają być użyte statki powietrzne wojskowe względnie państwowe, w podaniach o zezwolenie na urządzenie tych lotów powinny być wymienione tylko przybliżona ilość tych statków oraz ich typ.

Danych, co do znaków rejestracyjnych oraz numerów i dat świadectw sprawności technicznej tych statków, żądać nie trzeba.

b) Szczegółowy opis terenu wybranego na lotnisko (lądowisko), oraz jego wymiarów i wszelkich przeszkód w promieniu 1000 m od środka tego terenu.

c) Przypuszczalną datę i godzinę zamierzonych pokazów, względnie pewien przypuszczalny czasokres, w ciągu którego wspomniane pokazy miałyby się odbyć, skład komitetu organizacyjnego, skład i ilość członków załogi i obsługi z wskazaniem dat wydania i numerów świadectw uzdolnienia i upoważnienia członków załogi.

W wypadku, gdy w lotach pokazowych bierze udział załoga, wchodząca w skład personelu lotniczego Wojsk Polskich, specjalnie w tym celu delegowana przez właściwe władze przełożone, w podaniach o zezwolenie na urządzenie lotów pokazowych nie trzeba wymieniać dat wydania i numerów świadectw członków załogi, a tylko podać w przybliżeniu ilość tych członków załogi i obsługi wojskowej.

d) Opis środków ochronnych, użytych celem zapewnienia bezpieczeństwa lotów pokazowych i zachowania porządku publicznego.

Podanie należy wnieść najmniej na 4 tygodnie przed dniem rozpoczęcia pokazów, jeżeli lotnisko, z którego będą dokonywane loty pokazowe jest zarejestrowane w Ministerstwie Komunikacji, jeżeli zaś teren, obrany na lotnisko (lądowisko) jest nowy, najmniej na sześć tygodni przed rozpoczęciem pokazów.

§ 2. Władza powiatowa administracji ogólnej przesyła niezwłocznie podanie do Ministerstwa Komunikacji, celem zaopiniowania, czy pod względem technicznym urządzenie lotów pokazowych jest możliwe.

W razie braku wyraźnego sprzeciwu ze strony Ministerstwa Komunikacji w ciągu dwóch tygodni od dnia przesłania podania do Ministerstwa Komunikacji, władza powiatowa administracji ogólnej udziela zezwolenia na urządzenie wzlotów pokazowych, o ile inne powody nie uzasadniają odmowy zezwolenia.

Władza powiatowa administracji ogólnej wyznacza dokładny termin wzlotów pokazowych oraz może na uzasadnioną prośbę strony termin ten przesunąć, względnie okres wymieniony w podaniu (§ 1) przedłużyć.

Władza powiatowa administracji ogólnej może zażądać od osób, urządzających wzloty pokazowe, złożenia kaucji na zabezpieczenie wynagrodzenia za szkody, wyrządzone osobom trzecim wskutek wykonywania wzlotów pokazowych.

§ 3. Jeżeli teren wybrany na lotnisko jest nowy, strona, organizująca pokazy, winna zbadać go dokładnie przy współudziale przedstawicieli właściwej powiatowej władzy administracji ogólnej. Teren ten winien być równy, bez znacznego spadku (nieprzekraczającego 3%), nieprzecięty rowami, suchy i posiadający wolny dolot, o ile możności ze wszystkich stron. Wymiar terenu nie może być mniejszy od 400 × 400 metrów.

Po wybraniu terenu strona winna sporządzić dokładny jego plan i plan ten wraz ze szczegółowym opisem tego terenu złożyć wraz z odnośnym podaniem do właściwej terytorialnie władzy powiatowej administracji ogólnej.

Władza ta przesyła wspomniane podanie wraz z załącznikami do Ministerstwa Komunikacji z prośbą o zatwierdzenie terenu, obranego na wzloty pokazowe.

Ministerstwo Komunikacji, w ciągu dwóch tygodni od dnia otrzymania podania, winno powiadomić wspomnianą wyżej władzę, czy te-

---

III. Do przedruku rozporządzenia z Dz. U. R. P. z 1929 r. nr 1, poz. 8.

1) Obecnie Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 69, poz. 437 (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1935 r. nr 34, poz. 182).

2) Dodatkowe przepisy o lotach szybowcowych ciągnionych — p. §§ 49 — 62 rozporz. z dnia 8 września 1937 r. o lotnictwie szybowcowym (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1937 r .nr 53, str. 712).

3) P. okólnik w sprawie urządzania imprez sportowych przez kluby lotnicze (Dz. Urz. M. K. z 1933 r. nr 16, poz. 128).

ren wybrany pod lotnisko prowizoryczne zatwierdza. Brak odpowiedzi ze strony Ministerstwa Komunikacji w powyżej wymienionym terminie, należy uważać jako odrzucenie prośby przez Ministerstwo Komunikacji.

W razie wątpliwości co do zdatności terenu, obranego pod lotnisko prowizoryczne, Ministerstwo Komunikacji może, za zgodą strony zainteresowanej i na jej koszt, wyznaczyć specjalną komisję celem zbadania tego terenu i wydania opinii o nim.

§ 4. Podczas trwania publicznych wzlotów pokazowych nie wolno innym statkom powietrznym, z wyjątkiem statków komunikacynych, dokonywać lotów nad terenem wyznaczonym dla wzlotów pokazowych.

II. Raidy lotnicze.

§ 5. Raidy lotnicze mogą być urządzane tylko za zezwoleniem Ministra Komunikacji, udzielonym w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych.

Raidy mogą się odbywać według zgóry ustalonej marszruty i wzdłuż urzędowo wyznaczonych szlaków lotniczych. Jeżeli trasa raidu jest projektowana przez miejscowości, przez które nie przechodzi żaden szlak urzędowo wyznaczony, osoby raid urządzające winny przedstawić Ministerstwu Komunikacji szczegółowy opis trasy, celem stwierdzenia, czy wykonanie raidu na projektowanej trasie jest możliwe pod względem technicznym, mianowicie czy wzdłuż tej trasy są tereny, na których w razie potrzeby można dokonać przymusowego lądowania.

Celem otrzymania zezwolenia na urządzenie raidu należy złożyć do Ministerstwa Komunikacji podanie, co najmniej na 2 tygodnie przed rozpoczęciem raidu z wyszczególnieniem trasy raidu, typów i znaków rejestracyjnych statków powietrznych, członków załogi z wskazaniem daty i numeru świadectw upoważnienia (licencji) oraz środków ochronnych celem zapewnienia bezpieczeństwa raidu.

III. Loty szybowcowe.[4])

§§ 6-11 utraciły moc obowiązującą.

§ 12. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Komunikacji: *Kühn*
Minister Spraw Wewnętrznych: *Sławoj Składkowski*
Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*

(Przedruk z Dz. U. R. P. z 1929 r. nr 1 poz. 8 z uwzględnieniem zmian wprowadzonych w Dz. U. R. P. z 1929 r. nr 71 poz. 536)

---

[4]) Postanowienia §§ 6 — 11 tego działu utraciły moc obowiązującą w związku z przepisem § 65 ust. (2) lit. a) rozporządzenia z dn. 8 września 1937 r. o lotnictwie szybowcowym (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 53, str. 714), poza tym rozporządzenie komentowane obowiązuje również w lotnictwie szybowcowym.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI WYDANE W POROZUMIENIU Z MINISTRAMI SPRAW WOJSKOWYCH, SPRAW WEWNĘTRZNYCH I SPRAWIEDLIWOŚCI.

z dnia 15 lipca 1929 r.

o zarządzeniu wylądowania lub wstrzymania odlotu statków powietrznych.

Na podstawie art. 39 ustęp ostatni rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr 31, poz. 294) [1]) zarządza się co następuje:

§ 1. Wstrzymanie odlotu statku powietrznego zarządza w obrębie lotniska użytku publicznego władza powiatowa administracji ogólnej w wypadkach:

a) stwierdzenia niesprawności statku lub jego silnika;
b) nienormalnego stanu pilota lub niestosowania się przez niego do przepisów bezpieczeństwa ruchu;
c) niewłaściwego obciążenia statku;
d) stwierdzenia braków w urządzeniach na statku, niezbędnych dla bezpieczeństwa lotu;
e) stwierdzenia uchybień natury formalnej, a w szczególności, że księgi pokładowe, dokumenty przewozowe oraz dokumenty członków załogi nie są w porządku. Uchybienia te winny być tego rodzaju, że w zupełności uzasadniają konieczność wstrzymania odlotu;
f) niesprzyjających warunków atmosferycznych w stopniu, zagrażającym bezpieczeństwu lotu.[2])

Organ powiatowej władzy administracji ogólnej i zawiadowca portu są obowiązani przesłać niezwłocznie swej władzy przełożonej raport z wyszczególnieniem przyczyny wstrzymania lub opóźnienia odlotu statku.

Jeżeli zarządzenie wstrzymania odlotu statku nastąpiło z przyczyn atmosferycznych, raport należy przesłać władzy przełożonej tylko w razie sprzeciwu przedsiębiorstwa lotniczego przeciw zarządzeniu wstrzymania odlotu.

Poza obrębem lotnisk wstrzymanie odlotu statku powietrznego zarządzają organa służby bezpieczeństwa publicznego lub władze celne z powodu braku przepisanych dokumentów na pokładzie statku, tudzież z powodu niestosowania się członków załogi lub podróżnych do postanowień prawa lotniczego oraz do rozporządzeń, wydanych na podstawie tego prawa.

IV. Do przedruku rozporządzenia z Dz. U. R. P. z 1929 r. nr 56, poz. 445.

[1]) Obecnie Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 69, poz. 437, przedruk Dz. Urz. M. K. z 1935 r. nr 34, poz. 182.

[2]) P. również instrukcję dla zawiadowców portów lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 41, poz. 352) oraz przepisy o zapobieganiu zderzeniu, statkow powietrznych w czasie trudnych warunków atmosferycznych (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1938 r. nr 35, str. 602).

Organ, zarządzający wstrzymanie odlotu statku obowiązany jest przesłać raport z wyszczególnieniem przyczyny wstrzymania odlotu do Ministerstwa Komunikacji, odpis zaś raportu do swej bezpośredniej władzy przełożonej,

§ 2. Zarządzenie wylądowania statku wykonywa się zapomocą sygnałów, przewidzianych w rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 26 listopada 1928 r.. o sygnalizacji lotniczej i lotniczych znakach naziemnych (Dz. U. R. P. z 1929 r. Nr 1, poz. 9).

§ 3. Do wydawania zarządzeń wylądowania statku powietrznego mają prawo:

1) zawiadowcy portów lotniczych w obrebie lotnisk użytku publicznego, jeżeli przelatującemu statkowi grozi niebezpieczeństwo wskutek nagłej zmiany warunków atmosferycznych;
2) poza obrębem lotnisk:

a) organa służby bezpieczeństwa publicznego, jeżeli statek nie stosuje się do przepisów o locie wzdłuż urzędowo wyznaczonych szlaków powietrznych.

Jeżeli statek nie zastosuje się do zarządzenia wylądowania, organa służby bezpieczeństwa publicznego powinny zawiadomić niezwłocznie drogą najkrótszą władze najbliższego lotniska cywilnego, znajdującego się w kierunku lotu statku powietrznego, podając dokładny opis tego statku, kierunek lotu i w miarę możności znaki rejestracyjne i szczególne znamiona,

b) władze wojskowe w przypadkach przewidzianych w art. 31, 32, 39 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr 31, poz. 294),[3]

c) organa pełniące służbę ochrony granicy i organa służby bezpieczeństwa w przypadkach przewidzianych w art. 52 rozporządzenia, wymienionego w punkcie b.[4]

§ 4. Jeżeli obcy statek powietrzny, nie mający prawa przylotu do Polski lub przelotu przez Polskę, znajdzie się nad obszarem Polski wskutek zabłądzenia, wywołanego mgłą, burzą, wichurą, mrokiem lub z innej przyczyny, powinien, nie czekając na wydanie zarządzeń wylądowania, dać sygnał alarmowy i wylądować natychmiast na najbliższym terenie, możliwym do lądowania.[5]

Zarządzenie wylądowania wydają organa, wymienione w § 3.

§ 5. Jeżeli obcy statek powietrzny nie zastosuje się do zarządzenia wylądowania w wypadkach przewidzianych w § 3 punkt 2 c) i w § 4 organa służby bezpieczeństwa publicznego lub pełniące służbę ochrony granicy, albo też zawiadowca portu lotniczego, są obowiązani zawiadomić natychmiast, drogą najkrótszą najbliższą władzę wojskową, która ma prawo zmusić statek powietrzny do wylądowania wszelkimi środkami znajdującymi się w jej posiadaniu.

W wypadkach, gdy zwłoka groziłaby niebezpieczeństwem, albo też gdyby było widocznem, iż załoga statku rozmyślnie i w celach przestępczych nie stosuje się do zarządzenia wylądowania, organa wymienione w ustępie pierwszym mają prawo bezzwłocznego zastosowania wszelkich środków, znajdujących się w ich rozporządzeniu w celu zmuszenia statku do lądowania.

§ 6. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.[6])

Minister Komunikacji: *Kühn*

Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*

Minister Spraw Wewnętrznych:
Sławoj Składkowski

Minister Sprawiedliwości: *St. Car*

(Przedruk z Dz. U. R. P. z 1929 r. nr 56, poz. 445)

ROZPORZĄDZENIE PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ

z dnia 21 października 1932 r.

o granicy morskiej Państwa

Na podstawie art. 44 ust. 6 Konstytucji i art. 1 lit. a) ustawy z dnia 17 marca 1932 r. o upoważnieniu Prezydenta Rzeczypospolitej do wydawania rozporządzeń z mocą ustawy (Dz. U. R. P. Nr 22, poz. 165) postanawiam co następuje:

Art. 1. Granicę wód terytorialnych Państwa tworzy linia biegnąca równolegle do linii wybrzeża i do granicy wód wewnętrznych w odległości 3 mil morskich do punktu pod 54°28' szerokości północnej i 18°40'30" długości

---

3) Obecnie Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 69, poz. 437, przedruk Dz. Urz. M. K. z 1935 r. nr 34, poz. 182. P. również przepisy wykonawcze o strefach zakazanych (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1934 r. nr 32, poz, 204 i z 1937 r. nr 17, poz. 126).

4) Przepisy wykonawcze o miejscach przelotu granic Państwa — p. Dz. Urz. M. K. z 1933 r. nr 16, poz. 130 i z 1936 r. nr 42, poz. 210.

5) P. przepisy o przylocie do Polski i przelocie przez Polskę obcych statków powietrznych (Dz. Urz. M. K. z 1934 r, nr 14, poz. 74 i z 1937 r. nr 2, poz. 5).

6) Rozciągnięcie mocy obowiązującej komentowanego rozporządzenia na lotnictwo szybowcowe — p. § 33 rozporządzenia z dn. 8 września 1937 r o. lotnictwie szybowcowym (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 53, str. 712).

wschodniej od Greenwich. Od tego punktu wprost na zachód do punktu leżącego na wybrzeżu pod 54°27'51" szerokości północnej i 18°34' długości wschodniej od Greenwich.

Art. 2. Zatoka Pucka, zamknięta linią łączącą Cypel Helski z Cyplem Radłowskim, stanowi wody wewnętrzne Państwa.

Art. 3. W odległości sześciu mil morskich od linii wybrzeża i równolegle do niej aż do punktu położonego pod 54°30' szerokości północnej i pod 18°45' długości wschodniej od Greenwich, jak to jest uwidocznione na mapie, dołączonej do niniejszego rozporządzenia, biegnie granica wód pasa przyległego, w którym Państwu przysługuje wykonywanie praw zwierzchnich w zakresie obrony wybrzeża.

Art. 4. Wody przybrzeżne polskiego obszaru celnego są ograniczone linią równoległą do linii wybrzeża i do granicy wód wewnętrznych tegoż obszaru w odległości 6 mil morskich bez ujmy dla dalej idących uprawnień wypływających z postanowień umów międzynarodowych.

Art. 5. Prawa zwierzchnicze, wykonywane przez Państwo na jego wodach terytorialnych, na pasie przyległym oraz na wodach przybrzeżnych polskiego obszaru celnego, są w tym samym stopniu wykonywane w przestrzeni powietrznej, leżącej nad tymi wodami oraz pod ich powierzchnią [1])

Art. 6. Wykonanie rozporządzenia niniejszego porucza się Ministrowi Spraw Zagranicznych, Ministrowi Spraw Wewnętrznych, Ministrowi Spraw Wojskowych, Ministrowi Skarbu i Ministrowi Przemysłu i Handlu każdemu we właściwym zakresie działania i w porozumieniu z innymi zainteresowanymi ministrami.

Art. 7. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie piętnastego dnia od ogłoszenia.

Prezydent Rzeczypospolitej: *I. Mościcki*

Prezes Rady Ministrów: *A. Prystor*

Minister Spraw Wewnętrznych: *Bronisław Pieracki*

Minister Spraw Zagranicznych: *August Zaleski*

Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*

Minister Skarbu: *Wł. Zawadzki*

Minister Sprawiedliwości: *Czesław Michałowski*

Minister Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego: *J. Jędrzejewicz*

Minister Rolnictwa i Reform Rolnych: *Sew. Ludkiewicz*

Minister Przemysłu i Handlu: *Zarzycki*

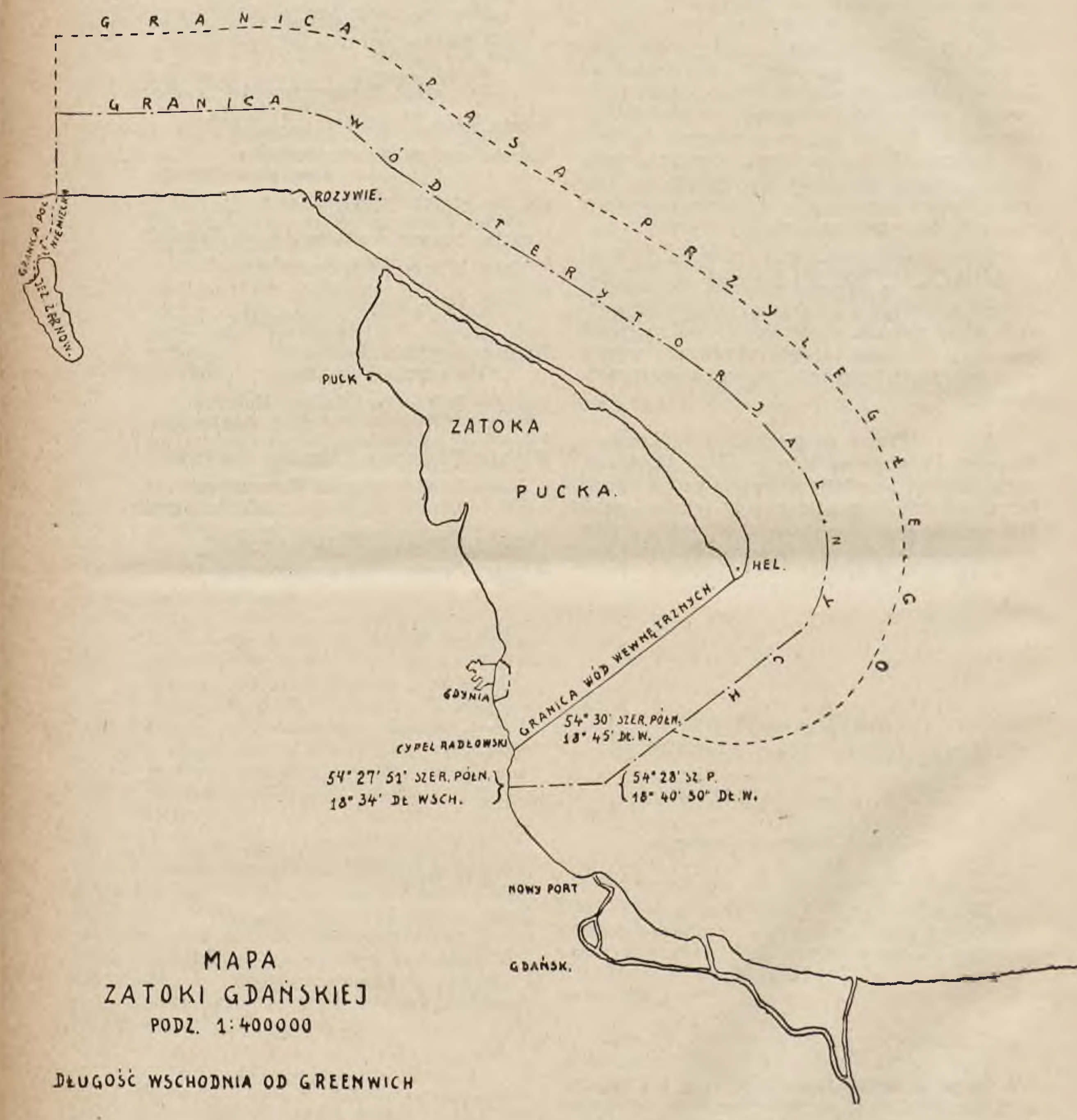
Kierownik Ministerstwa Komunikacji: *M. Butkiewicz*

Minister Opieki Społecznej: *Hubicki*

Minister Poczt i Telegrafów: *Boerner*

V. Do przedruku rozporz. z Dz. U. R. P. z 1932 r. nr 92, poz. 789.

[1]) Zasadnicze przepisy o przekraczaniu granic lądowych w żegludze powietrznej — p. art. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 23.XII. 1927 r. o granicach Państwa (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 17, str. 199) oraz art. art. 52 — 54 prawa lotniczego (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1935 r. nr 34, poz. 182) i rozporz. Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 2 marca 1936 r. o miejscach przelotu granic Państwa (przedruk Dz. Urz M. K. z 1936 r, nr 42, poz. 210).


GRANICA PASA PRZYLEGŁEGO
GRANICA WÓD TERYTORJALNYCH
ROZYWIE.
PUCK
ZATOKA PUCKA.
HEL.
GRANICA WÓD WEWNĘTRZNYCH
GDYNIA
CYPEL RADŁOWSKI
54° 30' SZER. PÓŁN. 18° 45' DŁ. W.
54° 27' 51" SZER. PÓŁN. 18° 34' DŁ. WSCH.
54° 28' SZ. P. 18° 40' 30" DŁ. W.
NOWY PORT
GDAŃSK.
MAPA
ZATOKI GDAŃSKIEJ
PODZ. 1:400000
DŁUGOŚĆ WSCHODNIA OD GREENWICH

ZARZĄDZENIE
MINISTRA PRZEMYSŁU I HADLU

z dnia 28 marca 1930 r.

o podnoszeniu bandery przez polskie statki handlowe przy spotykaniu się ze statkami powietrznymi na morzu.[1])

Na zasadzie § 2 pkt. 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 grudnia 1921 r. w sprawie przekazania Ministrowi Przemysłu i Handlu wszystkich spraw związanych z marynarką handlową (Dz. U. R. P. nr 103, poz. 742) zarządzam co następuje:

§ 1. Przy spotkaniu na morzu przelatującego statku powietrznego każdy polski statek handlowy morski podnosi banderę w sposób poziomy bądź na rufie, bądź na innym miejscu, w którym bandera może być wyraźnie widziana ze statku powietrznego.

§ 2. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie w 30 dni po ogłoszeniu.*)

Minister Przmysłu i Handlu: *E. Kwiatkowski*

(Przedruk z Monitora Polskiego z 1930 r. nr 77 poz. 120).

WYCIĄG

z Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 17 poz. 98

Ustawa elektryczna.[1])

z dnia 21 marca 1922 r.

Art. 8.

(1) Zakładom elektrycznym, działającym na mocy uprawnienia (art. 1) oraz zakładom elektrycznym państwowym przysługuje prawo korzystania zgodnie z planami, zatwierdzonymi przez wojewodę (Komisarza Rządu na m. st. Warszawę) z dróg publicznych tak kołowych, jako też wodnych i żelaznych, z ulic i placów publicznych oraz za odszkodowaniem z posiadłości państwowych, gminnych i prywatnych w celu prowadzenia przewodów nad lub pod ziemią, ustawianie stacji transformatorów i innych tego rodzaju urządzeń, umocowywania i wsporników na ścianach i dachach budynków, oraz obcinania gałęzi drzew, rosnących w pobliżu przewodów. W razie braku porozumienia co do wynagrodzenia, wysokość tegoż ustala sąd. Brak porozumienia nie wstrzymuje jednak korzystania z praw powyżej przewidzianych.

(2) Wszelkim innym zakładom elektrycznym prawo korzystania z dróg, ulic i placów publicznych może być udzielane na określony przeciąg czasu bądź przez wojewodę, bądź — gdy idzie o drogi, ulice lub place, będące pod zarządem innych organów — przez te organy za zgodą starosty powiatowego (starosty grodzkiego).

Art. 9.

Za szkody i nieszczęśliwe wypadki, spowodowane urządzeniami elektrycznymi, odpowiada przedsiębiorca, eksploatujący zakład elektryczny, jeśli nie udowodni, że szkoda lub wypadek nastąpiły z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, albo zostały wywołane siłą wyższą.

Art. 16.

Na budowę i uruchomienie zakładów elektrycznych należy uzyskać pozwolenie policyjno-techniczne od wojewody (Komisarza Rządu na m. st. Warszawę), który pozwolenie takie wydaje po zasięgnięciu opinii właściwego inspektora pracy. Wszelkie urządzenia elektryczne winny być wykonywane i utrzymywane zgodnie z przepisami technicznymi i normami zatwierdzonymi przez Ministra Przemysłu i Handlu.

WYCIĄG

z Dz. U. R. P. z 1933 r. nr 63 poz 481.

USTAWA

z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie.

Art. 10.

Zakładanie i utrzymywanie linii teletechnicznych oraz anten w pobliżu lotnisk państwowych lub użytku publicznego dopuszczalne jest pod warunkami, które określi w drodze roz-

---

VI. Do przedruku z Monitora Polskiego z 1930 r. nr 77, poz. 120.

1) P. również zarządzenia o porozumiewaniu się na pełnym morzu statków powietrznych z okrętami wojennymi i handlowymi (Dz. Urz. M. K. z 1935 r. nr 41, poz. 214 i z 1936 r. nr 5, poz. 15).

*) p. rozporządzenie Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 4.X.1935 r. (ogł. w pomorskim Dzienniku Wojewódzkim z 1935 r. nr 23 poz. 274) o prowadzeniu dzienników okrętowych i maszynowych na polskich statkach handlowych, w/g którego w dzienniku okrętowym w rubryce wydarzeń powinny być czynione zapisy o napotkanych nad pełnym morzem aparatach lotniczych, z podaniem miejsca spotkania, kierunku lotu i ew. dostrzeżonych znaków lotnika.

VII. Do wyciągu z Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 17, poz. 98.

1) P. również art. art. 23 — 25 prawa lotniczego (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1935 r. nr 34, poz. 182).

porządzenia Minister Poczt i Telegrafów w porozumieniu z Ministrami Komunikacji i Spraw wojskowych.[1])

INSTRUKCJA

Ministra Poczt i Telegrafów

z dnia 12 czerwca 1931 r.

wydana w porozumieniu z Ministrami: Komunikacji, Spraw Wojskowych oraz Spraw Wewnętrznych

o budowie i utrzymywaniu linij telegraficznych i telefonicznych oraz budowie anten w pobliżu lotnisk.[1])

Na podstawie art. 1, 8, 9 i 10 ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie (Dz. U. R. P. z 1931 r. Nr 12, poz. 57)[2]) oraz art. 23, 24 i 25 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr 31, poz. 294)[3]) zarządza się co następuje:

§ 1.

Przy budowie i utrzymywaniu we własnym zarządzie napowietrznych linij telegraficznych i telefonicznych oraz anten w pobliżu lotnisk państwowych i lotnisk prywatnych użytku publicznego, jak również przy udzielaniu lub odnawianiu koncesyj na budowę wymienionych linii, względnie przy udzielaniu lub odnawianiu koncesyj na zakładanie i eksploatację radiostacyj nadawczych, bądź też przy udzielaniu lub odnawianiu zezwoleń na posiadanie i używanie radiostacyj odbiorczych, — należy przestrzegać zasad, wyszczególnionych w niniejszej instrukcji.

§ 2.

Nie należy budować i utrzymywać we własnym zarządzie, ani też udzielać koncesyj na budowanie i utrzymywanie napowietrznych linij telegraficznych i telefonicznych, jak również w koncesjach lub zezwoleniach wydawanych na zakładanie, utrzymywanie i eksploatowanie stacyj radiotelegraficznych i radiotelefonicznych, zarówno nadawczych jak i odbiorczych, nie należy zezwalać na budowanie słupów antenowych w pobliżu lotnisk w promieniu — licząc od środka lotniska:

a) 950 metrów dla lotnisk pierwszej kategorii,

b) 650 metrów dla lotnisk drugiej kategorii,

c) 400 metrów dla lotnisk pozostałych.[4])

Poza obrębem, oznaczonym w ustępie poprzednim, w odległości 500 metrów od granicy tego obrębu, budowa i utrzymywanie napowietrznych linii telegraficznych i telefonicznych oraz anten o wysokości ponad 6 metrów mogą mieć miejsce jedynie tylko za każdorazową zgodą władz żeglugi powietrznej, lub organów tych władz.

§ 3.

Linie telegraficzne i telefoniczne, które muszą być prowadzone w odległościach miejszych, niż podane w § 2, winny być prowadzone jako linie kablowe podziemne.

§ 4.

W wypadkach wyjątkowych linie telegraficzne i telefoniczne oraz anteny mogą być dopuszczone w odległościach mniejszych od podanych w § 2, za każdorazową zgodą władz żeglugi powietrznej lub organów tych władz, z tym jednak zastrzeżeniem, że:

a) linie telegraficzne i telefoniczne winny podchodzić prostopadle do granic lotniska wzdłuż naturalnych przeszkód, (np. drzew, domów, hangarów itp.) przyczym:

a[1]) wysokość słupów tych linij nie powinna przekraczać wysokości naturalnych przeszkód,

a[2]) odległość między tymi liniami, a ich naturalnymi osłonami nie powinna przekraczać 20 metrów:

b) anteny powinny być umieszczane w ten sposób, aby nie przedstawiały żadnych przeszkód dla żeglugi powietrznej na danym lotnisku.

§ 5.

Napowietrzne linie telegraficzne i telefoniczne w żadnym wypadku nie mogą przechodzić przez strefę t.zw. wolnych przelotów i mają podchodzić do lotniska tylko z tyłu zabudowanych przestrzeni.

Analogiczne ograniczenia stosuje się do anten.

VIII. Do wyciągu z Dz. U. R. P. z 1933 r. nr 63, poz. 481.

1) Ograniczenia wznoszenia, przebudowy i zmiany budynków i urządzeń w pobliżu lotnisk art. art. 23—25 prawa lotniczego (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1935 r. nr 34, poz. 182) oraz odpowiednie przepisy prawa budowlanego (streszczenie Dz. Urz. M. K. z 1936 r. nr 53, poz. 261).

IX. Do przedruku z Monitora Polskiego z 1931 r. nr 185, poz. 268.

1) Budowa i utrzymanie kolejowych linij teletechnicznych w pobliżu lotnisk — p. Dz. Urz. M. K. z 1931 r. **nr 185, poz. 268.**

2) Obecnie Dz. U. R. P. z 1933 r. nr 63, poz. 481.

3) Obecnie Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 69, poz. 437, przedruk Dz. Urz. M. K. z 1935 r. nr 34, poz. 182.

---

4) Podział lotnisk na kategorie p. § 3 ust. (2) rozp. wyk. z dnia 15 lutego 1934 r. (Dz. U. R. P. nr 18, poz. 142, przedruk Dz. Urz. M. K. z 1934 r. nr 7, poz. 38).

§ 6.

Istniejące już lub będące w budowie w pobliżu lotnisk linie telegraficzne i telefoniczne oraz anteny, będące w zarządzie władz, względnie przedsiębiorstw państwowych, a nie odpowiadające w chwili wejścia w życie niniejszej instrukcji postanowieniom §§ 2 — 5, powinny być na żądanie władz żeglugi powietrznej z tych miejsc usunięte w drodze porozumienia zainteresowanych władz, względnie organów tych władz na koszt Skarbu Państwa z budżetu tego ministerstwa, które użytkuje dane lotnisko:

a) na odległości i miejsca, przewidziane w §§ 2 — 5 niniejszej instrukcji,

b) na odległości i miejsca, przekraczające lub zmieniające ograniczenia, przewidziane w §§ 2—5 niniejszej instrukcji, o ile władze żeglugi powietrznej oświadczą, że ze względów konfiguracji lotniska, jego wymiarów, gęstości ruchu względnie bezpieczeństwa publicznego, przeniesienie w obrębie wymienionych ograniczeń nie jest dostateczne.

§ 7.

O ile chodzi o istniejące lub będące w budowie linie telegraficzne i telefoniczne oraz anteny, zbudowane na podstawie koncesyj lub zezwoleń. udzielonych przez Ministerstwo Poczt i Telegrafów, względnie linie telegraficzne i telefoniczne, zbudowane bez koncesji na podstawie art. 10 punkty a) i b) ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie, które nie odpowiadają warunkom §§ 2 — 5 niniejszej instrukcji, to władze żeglugi powietrznej, mające zamiar przenieść te linie lub anteny, powinny przede wszystkim:

1) dążyć do polubownego załatwienia z właścicielami tych linij lub anten przeniesienia ich na odległości, przewidziane w §§ 2 — 5 niniejszej instrukcji lub w razie potrzeby poza obręb tych odległości, przy czym wspomniani właściciele powinni być w czasie pertraktacyj polubownych powiadomieni przez władze żeglugi powietrznej, że w razie niedojścia pertraktacyj polubownych do skutku, władze żeglugi powietrznej skorzystają z postanowień art. 23 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym;

2) w razie niedojścia do skutku pertraktacyj polubownych wyjednać trybem ustawowym ograniczenia, przewidziane w powołanym wyżej art. 23 prawa lotniczego, następnie dopiero zarządzić usunięcie tych linij lub anten:

a) na odległości i miejsca, przewidziane w §§ 2 — 5 niniejszej instrukcji, względnie

b) poza obręb, przekraczający odległości, przewidziane w §§ 2 — 5, o ile co do tego zostało osiągnięte porozumienie władz żeglugi powietrznej z właścicielami tych linij lub anten.

Koszty przenoszenia w tych wypadkach ponosi Skarb Państwa, a zostaną one pokryte z budżetu tego ministerstwa, które użytkuje dane lotnisko.

§ 8.

Jeżeli dane lotnisko, będące lotniskiem użytku publicznego, nie stanowi własności Skarbu Państwa i nie jest użytkowane przez władze żeglugi powietrznej, to przenoszenie linij telegraficznych i telefonicznych oraz anten może się odbywać za pośrednictwem władz żeglugi powietrznej, wyłącznie tylko na żądanie właściciela lotniska i na jego koszt, według zasad, przewidzianych w §§ 6 i 7 niniejszej instrukcji.

§ 9.

Przy zakładaniu nowych linij telegraficznych i telefonicznych oraz budowie nowych anten:

1) w odniesieniu do linij telegraficznych i telefonicznych oraz anten, budowanych przez władze względnie przedsiębiorstwa państwowe, ograniczenia, przewidziane w §§ 2 — 5 niniejszej instrukcji, mogą być rozszerzone w drodze porozumienia zainteresowanych władz, o ile władze żeglugi powietrznej oświadczą, że ze względów konfiguracji lotniska, jego wymiarów, gęstości ruchu, względnie bezpieczeństwa publicznego, rozszerzenie takie jest konieczne;

2) w odniesieniu do linij telegraficznych i telefonicznych oraz anten radiostacyj, budowanych i utrzymywanych na podstawie koncesji lub zezwoleń Ministerstwa Poczt i Telegrafów, Ministerstwo Poczt i Telegrafów przy udzielaniu koncesji powinno zażądać planów budowy tych linij, względnie radiostacyj, z uwzględnieniem ogólnych planów sytuacyjnych lotnisk, któreby się znalazły w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanych linii lub anten.

Plany te w ciągu 6-ciu tygodni winny być zaopiniowane przez władze żeglugi powietrznej.

W wypadku, gdy władze żeglugi powietrznej w nadesłanej opinii będą żądały, ze względów, wymienionych w punkcie 1, rozszerzenia ograniczeń, przewidzianych w §§ 2 — 5 niniejszej instrukcji, Ministerstwo Poczt i Telegrafów w wydawanych koncesjach względnie zezwoleniach powinno zastrzec wyraźnie ograniczenia, żądane przez władze żeglugi powietrznej.

3) w odniesieniu do linij telegraficznych i telefonicznych, budowanych bez koncesji na podstawie art. 10 punkt a) ustawy z dnia 3 czerwca1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie, Dyrekcje Poczt i Telegrafów powinny niezwłocznie po otrzymaniu doniesienia o zamierzonej budowie wraz z planami gruntu i budowy linij, o ile z przedstawionych planów będzie widoczne, że zamierzone linie telegraficzne i telefoniczne będą przechodziły w pobliżu lotnisk użytku publicznego w odległościach, wskazanych w §§ 2 — 5 niniejszej instrukcji, zawiadomić władze żeglugi powietrznej lub organa tych władz celem ewentualnego uzyskania przez te władze lub organa ograniczeń przewidzianych w art. 23 prawa lotniczego z dnia 14 marca

1928 r, oraz zawiadomić właścicieli tych linij, o ograniczeniach, jakie władze żeglugi powietrznej mogą uzyskać w odniesieniu do tych właścicieli na mocy wspomnianego wyżej artykułu prawa lotniczego, jak również o sposobie ich postępowania w celu uniknięcia przymusowego przeniesienia budowanych przez nich linij na odległości, przewidziane w §§ 2 — 5 niniejszej instrukcji, po wybudowaniu tych linij.

§ 10.

W razie stwierdzenia, że właściciele linij telegraficznych i telefonicznych lub anten wybudowali te linie lub anteny w pobliżu lotniska wbrew zastrzeżeniom § 9 punkt 2) instrukcji, zawartym w koncesji względnie zezwoleniu, władze koncesjonujące winny wezwać tych właścicieli o usunięcie, względnie przeniesienie linij telegraficznych i telefonicznych lub anten pod rygorem cofnięcia koncesji i poszukiwania strat i szkód.

W razie stwierdzenia, że budowa linij telegraficznych i telefonicznych lub anten uskuteczniona została z pominięciem zasad §§ 2 — 5 wskutek przeoczenia władz koncesjonujących, należy dążyć w drodze polubownej do usunięcia względnie przeniesienia odnośnych linij lub anten na odległości, wskazane w §§ 2 — 5, przy czym koszty tego usunięcia, względnie przeniesienia ponosi Skarb Państwa i zarachowane zostają na budżet tej władzy, która dopuściła się tego przeoczenia. W razie niedojścia do porozumienia z właścicielami tych linij mają zastosowanie postanowienia art. 23 prawa lotniczego.

W razie stwierdzenia, że władze względnie przedsiębiorstwa państwowe wybudowały we własnym zarządzie linie telegraficzne lub telefoniczne względnie anteny w pobliżu lotnisk użytku publicznego wbrew postanowieniom §§ 2 — 5 niniejszej instrukcji, władze żeglugi powietrznej są uprawnione żądać od odnośnych władz lub przedsiębiorstw przesunięcia na ich koszt linij telegraficznych lub telefonicznych względnie anten na odległości wskazane w §§ 2 — 5 niniejszej instrukcji, lub za obręb tych odległości, o ile władze żeglugi powietrznej potrzebę tego uzasadnią w sposób, przewidziany w § 9 punkt 1) niniejszej instrukcji.

Postanowienia ustępów poprzednich nie mają zastosowania w tych wypadkach, gdy linie telefoniczne i telegraficzne lub anteny zostały wybudowane albo też budowa ich została rozpoczęta przed zatwierdzeniem przez władze żeglugi powietrznej danego terenu jako terenu przeznaczonego pod budowę lotniska.

Ministerstwo Komunikacji (Wydział Lotnictwa Cywilnego) [5]) przy udzielaniu zezwoleń na zakładanie i eksploatację lotnisk prywatnych użytku publicznego powinno nakładać na właścicieli tych lotnisk obowiązek przenoszenia na koszt wymienionych właścicieli linij telegraficznych i telefonicznych względnie anten w sposób, określony w §§ 2 — 5, przy czym przenoszenie to winno się odbywać według zasad, ustalonych w § 8 niniejszej instrukcji.

§ 11.

Postanowienia §§ 2 — 10 wyżej nie dotyczą lotnisk użytku prywatnego.

§ 12.

Należy przestrzegać, aby napowietrzne linie telegraficzne i telefoniczne w pasie 10 km od granic lotniska były w miarę możności maskowane drzewami, domami itp.

Władze żeglugi powietrznej lub organa tych władz mogą zarządzić w odniesieniu do linij telegraficznych i telefonicznych oraz anten pozostających w zarządzie władz względnie przedsiębiorstw państwowych:

a) aby w obrębie 10 km od granic lotnisk, wskazanych przez te władze, wszystkie niezamaskowane słupy były malowane w biało-czerwone pasy o szerokości 1 metra, oraz

b) aby w pasie 2 km od granic lotnisk, wskazanych przez te władze, wszystkie niezamaskowane słupy były zaopatrzone w czerwone lub biało-czerwone lampy, przy czym należy dążyć do oświetlania tych słupów w ten sposób, aby w razie potrzeby lampy te mogły być zapalone i gaszone możliwie najszybciej.

Analogicznie do postanowień ustępu poprzedniego słupy antenowe radiostacyj w pasie dziesięciu kilometrów od granic lotnisk winny być malowane i zaopatrzone w czerwone lampy w połączeniu z lampami białymi oświetlającymi słupy antenowe. O ile słupy antenowe przekraczają 10 metrów wysokości, ilość lamp czerwonych winna być zwiększona i rozrzucona wzdłuż słupa.

W odniesieniu do linij telegraficznych i telefonicznych oraz anten prywatnych należy dążyć, aby zarządzenia władz żeglugi powietrznej, przewidziane w ustępach 2 i 3 niniejszego paragrafu, mogły być uskutecznione przede wszystkim w drodze polubownego porozumienia z właścicielami tych linij lub anten, a następnie dopiero, w razie niemożności dojścia do porozumienia, w drodze przymusowego zarządzenia wydanego na podstawie art. 25 prawa lotniczego, które to zarządzenie winno się opierać na wynikach postępowania, przewidzianego rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 26 listopada 1928 r. (Dz. U. R. P. z 1929 r. Nr 1, poz. 7). [6])

W odniesieniu do lotnisk użytku publicznego, nie będących własnością Skarbu Państwa i nie użytkowanych przez władze żeglugi powietrznej, zarządzenia, przewidziane w ustępach 2, 3 i 4 niniejszego paragrafu, mogą być wydawane przez władze żeglugi powietrznej również na uzasadnione żądanie właścicieli tych lotnisk.

[5]) Obecnie Departament Lotnictwa cywilnego.

[6]) Obecnie §§ 55—62 rozp. wyk. z dnia 15 lutego 1934 r. (Dz. U. R. P. nr 18, poz. 142, przedruk Dz. Urz. M. K. z 1934 r. nr 7, poz. 38).

§ 13.

Ministerstwo Komunikacji, udzielając zezwoleń na zakładanie i eksploatację lotnisk, powinno w zezwoleniach, wydawanych właścicielom tych lotnisk, wyraźnie nałożyć na nich obowiązek, iż w razie zarządzenia Ministerstwa Komunikacji wymalują i oświetlą słupy na swój koszt w granicach, przewidzianych w § 12 niniejszej instrukcji.

Ministerstwo Poczt i Telegrafów przy udzielaniu lub odnawianiu koncesyj na budowę i utrzymywanie linij telegraficznych i telefonicznych, względnie przy udzielaniu lub odnawianiu koncesyj lub zezwoleń na budowę, zakładanie i utrzymywanie radiostacyj nadawczych i odbiorczych albo też Dyrekcje Poczt i Telegrafów w analogicznych wypadkach powinny w koncesjach względnie zezwoleniach, wydawanych lub odnawianych przez te władze, wyraźnie zaznaczyć, że w razie zarządzenia przez władze żeglugi powietrznej malowania i oświetlania słupów w granicach, przewidzianych w § 12 niniejszej instrukcji, właściciele tych linij, względnie anten nie mają prawa sprzeciwiać się takiemu malowaniu i oświetlaniu.

W odniesieniu do linij telegraficznych i telefonicznych, które będą budowane bez koncesji na podstawie art. 10 punkty a) i b) ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie, mają zastosowanie postanowienia ustępu 4 § 12.

§ 14.

Koszta malowania i oświetlania słupów:

1) w pobliżu lotnisk państwowych, względnie lotnisk użytkowanych przez władze państwowe będą ponoszone przez Skarb Państwa z budżetu tej władzy żeglugi powietrznej, która użytkuje dane lotnisko;

2) w pobliżu istniejących lotnisk użytku publicznego, nie będących lotniskami państwowymi i nie użytkowanych przez władze państwowe:

a) w wypadkach, przewidzianych w § 12 ustęp ostatni względnie w § 13 ust. 1 niniejszej instrukcji, będą ponoszone przez właścicieli tych lotnisk,

b) we wszystkich pozostałych wypadkach, t.j. jeżeli malowanie i oświetlanie jest nakazane przez władze żeglugi powietrznej, będą ponoszone przez właścicieli lotnisk wyłącznie tylko w wypadkach oświetlania słupów o wysokości ponad 20 metrów, **znajdujących się w** odległości do jednego kilometra od granic lotniska oraz oświetlania anten w odległości do 10 kilometrów od granic lotniska; w pozostałych wypadkach malowania i oświetlania—będą ponoszone przez Skarb Państwa z budżetu tej władzy żeglugi powietrznej, która nakazała malowanie i oświetlenie z zachowaniem postanowień § 12 i 13 ustęp ostatni niniejszej instrukcji.

§ 15.

Przed rozpoczęciem w pobliżu lotnisk robót, związanych z przeniesieniem istniejących lub budową nowych linij telegraficznych i telefonicznych, względnie anten Zarządy Techniczne Telegrafów i Telefonów Ministerstwa Poczt i Telegrafów, względnie inne urzędy władz lub przedsiębiorstw państwowych, którym w myśl art. 9 ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie przysługuje prawo zakładania i użytkowania oddzielnych urządzeń telegraficznych i telefonicznych względnie radiostacyj, potrzebnych dla własnych celów, — powinny uzgadniać plany tych robót z odnośnymi organami władz żeglugi powietrznej.

Organami tymi są:

a) w obrębie i w pobliżu lotnisk wojskowych — komendaci portów tych lotnisk,

b) w obrębie i w pobliżu lotnisk cywilnych użytku publicznego — zawiadowcy portów lotniczych, ustanowieni przez Ministerstwo Komunikacji.

Jeżeli na danym lotnisku cywilnym użytku publicznego nie urzęduje ustanowiony przez Ministerstwo Komunikacji zawiadowca portu, wtedy plany robót winny być przesyłane do uzgodnienia z Ministerstwem Komunikacji (Wydział Lotnictwa Cywilnego).

W wypadku, gdy dane lotnisko jest lotniskiem wspólnym, wtedy uzgadnianie planów robót winno się odbywać:

a) jeżeli na danym lotnisku urzędują jednocześnie komendant portu wojskowego tego lotniska i zawiadowca portu cywilnego, wtedy uzgadnianie planów robót winno się odbywać z obydwoma tymi organami, przy czym organa te muszą działać we wspólnym porozumieniu.

b) jeżeli na danym lotnisku urzęduje tylko komendant portu wojskowego, wystarczy uzgodnienie tylko z nim.

§ 16.

W wypadkach przewidzianych w art. 8 ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie, o ile budowane linie względnie anteny będą przechodzić w pobliżu lotniska, koncesjonariusz nie może przystąpić do budowy linii względnie anten, o ile nie uzgodni planów robót z władzami żeglugi powietrznej względnie organami tych władz zgodnie z postanowieniami § 15 niniejszej instrukcji.

Postanowienie powyższe winno być umieszczone we wszystkich koncesjach i zezwoleniach, wydawanych lub odnawianych przez Ministerstwo Poczt i Telegrafów na podstawie art. 8 wyżej powołanej ustawy.

§ 17.

Władzami żeglugi powietrznej w rozumieniu niniejszej instrukcji są:

a) w odniesieniu do lotnisk wojskowych — Ministerstwo Spraw Wojskowych (Departament Aeronautyki), [7])

b) w odniesieniu do lotnisk cywilnych — Ministerstwo Komunikacji (Wydział Lotnictwa Cywilnego), [8])

c) w odniesieniu do lotnisk wspólnych — obydwie wspomniane w punktach a) i b) władze, działające we wspólnym porozumieniu.

Władze te w porozumieniu z Ministerstwem Poczt i Telegrafów wykonują ogólny nadzór nad rozmieszczeniem linii telegraficznych i telefonicznych oraz anten w obrębie i w pobliżu lotnisk, jak również rozstrzygają w wypadkach spornych w porozumieniu z zainteresowanymi ministerstwami, sprawy dotyczące budowy nowych i przenoszenia istniejących linij lub anten, które nie mogły być uzgodnione przez władze niższych instancyj.

§ 18.

Instrukcja niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Poczt i Telegrafów
(—) *Boerner.*

Minister Komunikacji
(—) *Kühn.*

Minister Spraw Wojskowych
(—) *J. Piłsudski.*

Minister Spraw Wewnętrznych
(—) *Sławoj-Składkowski.*

(Przedruk z Monitora Polskiego z 1931 r. nr 185, poz. 268)

WYCIĄG

z Monitora Polskiego z 1932 r. nr 116, poz. 146.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ROBÓT PUBLICZNYCH

z dnia 26 kwietnia 1932 r.

zawierające przepisy techniczne na linie elektryczne prądu silnego.

IX. Zbliżenie przewodów napowietrznych do lotnisk.

§ 73. **Odstęp** poziomy napowietrznej linii elektrycznej od środka lotniska ma wynosić conajmniej 1450 m.

Linie niskiego napięcia mogą mieć mniejsze odstępy tylko wówczas, gdy:

1. będą przechodziły prostopadle do granic lotniska wzdłuż naturalnych przeszkód o tej samej lub większej wysokości, niż słupy, jako to: drzewa, domy, hangary itp. przyczym odległość między linią elektryczną a jej naturalną osłoną nie może przekraczać 20 m.
2. będą podchodziły do granic lotniska tylko z tyłu zabudowanych przestrzeni, lecz nie w strefie wolnych przelotów.

Istniejące linie elektryczne, nie odpowiadające przepisom niniejszego paragrafu, muszą być przeniesione albo zastąpione kablami podziemnymi.

§ 74. **Malowanie słupów.** Władze lotnicze mogą zarządzić, aby w pasie otaczającym lotnisko, o szerokości 10 km, słupy były pomalowane w pasy (o szerokości nie mniejszej od 100 cm) białe i czerwone naprzemian. Słupy, znajdujące się w pobliżu naturalnych przeszkód, nie podlegają temu przepisowi.

§ 75. **Oświetlenie słupów.** Władze lotnicze mogą zarządzić, aby w pasie o szerokości 2 km, otaczającym lotnisko, przeznaczone do nocnych lotów, słupy były nocą oświetlone lampami czerwonymi lub czerwonymi w połączeniu z lampami białymi, przyczym te ostatnie mają służyć wyłącznie do oświetlenia słupów. Słupy, znajdujące się w pobliżu naturalnych przeszkód nie podlegają temu przepisowi.

WYCIĄG

z Dziennika Ustaw R. P. z 1932 r. nr 60, poz. 571.

ROZPORZĄDZENIE PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ

z dnia 11 lipca 1932 r.

Kodeks karny. [1])

Na podstawie art. 44 ust. 6 Konstytucji i art. 1 lit. a) ustawy z dnia 17 marca 1932 r. o upoważnieniu Prezydenta Rzeczypospolitej do wydawania rozporządzeń z mocą ustawy (Dz. U. R. P. nr 22, poz. 165) postanawiam co następuje:

art. 3. § 1. Ustawę karną polską stosuje się do wszystkich osób, które popełniły przestępstwo na obszarze Państwa Polskiego albo na polskim statku wodnym lub powietrznym. Za obszar Państwa uważa się również wody wewnętrzne i przybrzeżne oraz powietrze nad tym obszarem.

§ 2. Przestępstwo uważa się za popełnione na obszarze Państwa Polskiego, na polskim statku wodnym lub powietrznym, gdy sprawca na nim dopuścił się przestępnego działania lub zaniechania albo gdy tam skutek przestępny nastąpił lub według zamiaru sprawcy miał nastąpić.

---

7) Obecnie Dowództwo Lotnictwa.

8) Obecnie Departament Lotnictwa cywilnego.

X. Do wyciągu z Dz. U. R. P. z 1932 r. nr 60, poz. 571.

1) Specjalne sankcje karne za naruszenie przepisów lotniczych — p. art. art. 70 — 80 prawa lotniczego (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1935 r. nr 34, poz. 182).

art. 215. § 1. Kto sprowadza niebezpieczeństwo pożaru, zalewu, zawalenia się budowy albo katastrofy w komunikacji lądowej, wodnej lub powietrznej, podlega karze więzienia.

§ 2. Jeżeli sprawca działa nieumyślnie — podlega karze aresztu do roku lub grzywny. [2])

WYCIĄG

z Dz. U. R. P. z 1932 r. nr 60, poz. 572.

ROZPORZĄDZENIE PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ

z dnia 11 lipca 1932 r.

Prawo o wykroczeniach.

Na podstawie art. 44 ust. 6 Konstytucji i art. 1 lit. a) ustawy z dnia 17 marca 1932 r. o upoważnieniu Prezydenta Rzeczypospolitej do wydawania rozporządzeń z mocą ustawy (Dz. U. R. P. nr 22, poz. 165) postanawiam co następuje:

Art. .2 Przepisy art. 1, 2, 3, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 26, 40, § 2, 42, § 3, 54, 55, 56, 57, § 2, 58, 91 kodeksu karnego stosuje się również do wykroczeń. Przez wyrażenie „sąd" należy rozumieć każdą właściwą władzę karzącą.

WYCIĄG

z Dz. Ust. R. P. z 1932 r. nr 60, poz. 573.

ROZPORZĄDZENIE PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ

z dnia 11 lipca 1932 r.

Przepisy wprowadzające kodeks karny i prawo o wykroczeniach.

Na podstawie art. 44 ust. 6 Konstytucji i art. 1 lit. a) ustawy z dnia 17 marca 1932 r. o upoważnieniu Prezydenta Rzeczypospolitej do wydawania rozporządzeń z mocą ustawy (Dz. U. R. P. nr 22, poz. 165) postanawiam co następuje:

art. 3 § 2. Przepisy karne ustaw szczególnych, wydane przez władze polskie i ogłoszone w Dzienniku Praw Państwa Polskiego lub w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, a nie uchylone § 1 niniejszego artykułu pozostają w mocy, jednak z następującymi zastrzeżeniami co do wymienionych poniżej aktów ustawodawczych:

11) rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. nr 31, poz. 294 *) jeżeli nie ma zastosowania art. 215 kodeksu karnego.

WYCIĄG

z Dz. U. R. P. z 1932 r. nr 83, poz. 725.

ROZPORZĄDZENIE PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ

z dnia 19 marca 1928 r.

Kodeks Postępowania Karnego. [1])

Na podstawie art. 44 ust. 6 Konstytucji i ustawy z dnia 2 sierpnia 1926 r. o upoważnieniu Prezydenta Rzeczypospolitej do wydawania rozporządzeń z mocą ustawy (Dz. U. R. P. nr 78, poz. 443) postanawiam co następuje:

Art. 201. O wezwaniu osoby, będącej w służbie kolei albo żeglugi wodnej lub powietrznej, zawiadamia się jednocześnie bezpośrednią zwierzchność osoby wezwanej.

---

[2]) Kary porządkowe za naruszenie przepisów lotniczych p.:

a) § 29 i § 62 rozporz. wykonawcz. z dnia 5 kwietnia 1932 r., normującego sprawy dokumentów statków powietrznych (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1938 r. nr 7, str. 81 i 85),

b) § 16 rozporz. wykon. z dnia 8 lutego 1929 r., normującego sprawy dokumentów członków załogi statków powietrznych (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1938 r. nr 31, str. 549),

c) §§ 63 i 64 rozporz. wykon. z dnia 15.II. 1934 r., normującego sprawy zakładania i eksploatacji lotnisk (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1934 r. nr 7, poz. 38),

d) § 17 zarządzenia z dn. 8 marca 1937 r., normującego sprawy klasyfikowania pilotów turystycznych (Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 17, poz. 121).

*) Obecnie Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 69, poz. 437.

XI. Do wyciągu z Dz. U. R. P. z 1932 r. nr 83, poz. 725.

[1]) P. okólnik o meldunkach i pociąganiu do odpowiedzialności za naruszenie przepisów lotniczych (Dz. Urz. M. K. z 1936 r. nr 53, poz. 268) oraz wyciąg z rozporządzenia wykon. Ministra Spraw Wojskowych z dn. 20.X. 1936 r. o warunkowym zwalnianiu osób skazanych za naruszenie przepisów lotniczych w wojskowym postępowaniu karnym (przedruk Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 2, str. 22).

WYCIĄG

z Dz. U. R. P. z 1932 r. nr 110, poz. 909.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA SPRAWIEDLIWOŚCI

z dnia 1 grudnia 1932 r.

Regulamin wewnętrznego urzędowania sądów apelacyjnych, okręgowych i grodzkich w sprawach karnych.

Na podstawie art. 78 prawa o ustroju sądów powszechnych z dnia 6 lutego 1928 r. (Dz. U. R. P. z r. 1932 nr 102, poz. 863 oraz art. 675 kodeksu postępowania karnego z dnia 19 marca 1928 r. (Dz. U. R. P. z r. 1932 nr 83, poz. 725) zarządzam co następuje:

§ 82. O wezwaniu osoby, będącej w służbie cywilnej żeglugi powietrznej, należy zawiadomić zwierzchność osoby wezwanej (art. 201) według załącznika do niniejszego paragrafu.

Załączn. do § 82.

S P I S

stanowisk pracowników lotnictwa cywilnego, o których wezwaniu sądowem powinna być zawiadomiona ich zwierzchność służbowa:

Stanowisko lub rodzaj czynności służbowych wezwanego		Kogo zawiadomić:
A. Funkcjonarjusze Portów Lotniczych Min. Kom.		
Zawiadowca Portu Zastępca zawiadowcy portu Synoptyk Obserwator metorologiczny Radiomechanik Radiotelegrafista Telefonista	Warszawa i placówki na prowincji	Właściwą Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych
Dozorca-woźny Robotnik portowy		Właściwego Zawiadowcę Portu Lotniczego Min. Kom.
Kierownik Stacji Meteorologicznej w Łodzi Obserwator meteorologiczny Robotnik portowy	Łódź	D. O. K. P. — Warszawa
B. Funkcjonarjusze Polskich Linij Lotniczych „LOT"		
a) Kierownik Stoczni Zastępca K·ka Stoczni	Warszawa	Dyrekcja P. L. L. „LOT"
b) Pozostały personel Stoczni		Kierownictwo Stoczni
c) Kierownik ruchu Zastępca K-ka ruchu Pilot Pomocnik Pilota Mechanik pokładowy Radiooperator pokładowy	Warszawa i placówki na prowincji	Dyrekcja P. L. L. „LOT" w Warszawie
d) Pozostały personel ruchu		Właściwe Kierownictwo ruchu
C. Funkcjonariusze Międzynarodowego Towarzystwa Żeglugi Powietrznej C. I. D. N. A.		
a) Kierownik ruchu Zastępca K-ka ruchu Pilot Pomocnik pilota Mechanik pokładowy Radiooperator pokładowy	Warszawa	Dyrekcja Oddziału Międzynarodowego Towarzystwa Żeglugi Powietrznej w Warszawie
b) Pozostały personel ruchu		

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój 27, tel. 552.00, wewn. 101.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się. Za zmianę adresu opłata wynosi 50 groszy.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 98702. 5.VII.38. 2400.